



**2017/0123(COD)**

1.2.2018

# **EMENDAMENTI**

## **25 - 273**

**Progetto di parere**  
**Verónica Lope Fontagné**  
(PE615.233v01-00)

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

(COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))



**Emendamento 25**  
**Karima Delli**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 1 bis (nuovo)**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*(1 bis) considerando che il presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker ha alluso alla prevedibile istituzione di un'Autorità europea del lavoro nel suo discorso sullo stato dell'Unione del 2017;*

Or. en

**Emendamento 26**  
**Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non*

*soppresso*

*supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.*

Or. en

**Emendamento 27**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. ***Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.***

*Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009.

**Emendamento 28****Helga Stevens****Proposta di regolamento****Considerando 2***Testo della Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive *in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale* è in aumento. *Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.*

*Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese di questo tipo è in aumento, *soprattutto nel mercato dei trasporti nazionali, a causa dell'uso di veicoli commerciali leggeri nelle città e sulle rotte più brevi. Tuttavia, per le imprese che effettuano operazioni di trasporto internazionale è opportuno che i* requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria *diventino* obbligatori. *In tal modo è possibile garantire una concorrenza più equa sul mercato interno senza imporre oneri amministrativi e finanziari inutili alle imprese di trasporto, in particolare alle PMI.*

**Emendamento 29****Mara Bizzotto**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. ***Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.***

*Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. ***Al fine di garantire mediante norme comuni la professionalizzazione del settore è necessaria l'estensione, in maniera proporzionata e non discriminatoria, di tutti i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore su strada anche alle imprese che esercitano esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.***

Or. it

**Emendamento 30**

**Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Renaud Muselier, Franck Proust**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme

*Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme

sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e *ravvicinare in tal modo le condizioni di* concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.

sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e *garantire una concorrenza leale ed equa* tra tutti gli operatori *del settore*, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori per le imprese che effettuano operazioni di trasporto internazionale, *per tutti i veicoli utilizzati nel trasporto internazionale su strada e per le operazioni di cabotaggio, a prescindere dalla loro massa.*

Or. fr

### **Emendamento 31**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Michael Detjen, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 2**

*Testo proposto dalla Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle

*Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle

imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese **attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale** è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, ***tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.***

imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese **di questo tipo** è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli ***per il trasporto internazionale*** la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, i requisiti ***per l'esercizio della professione di trasportatore su strada dovrebbero essere applicati allo stesso modo.***

Or. en

## **Emendamento 32** **Georges Bach**

### **Proposta di regolamento** **Considerando 2**

#### *Testo proposto dalla Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è

#### *Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è



in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, ***tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria*** dovrebbero diventare obbligatori.

in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, i requisiti ***di accesso alla professione*** dovrebbero diventare obbligatori ***per gli operatori che utilizzano veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile è compresa tra le 2,4 e le 3,5 tonnellate attivi nel trasporto internazionale.***

Or. en

#### *Motivazione*

*Si includono nel campo di applicazione i veicoli commerciali leggeri che operano a livello internazionale la cui massa a carico è compresa tra le 2,4 e le 3,5 tonnellate, per garantire condizioni di parità tra i veicoli pesanti e i veicoli commerciali leggeri. Tutti e quattro i requisiti dovrebbero pertanto applicarsi ai fini dell'esercizio della professione di trasportatore su strada.*

### **Emendamento 33** **Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 2**

##### *Testo della Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il

##### *Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il

numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.

numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori *per le imprese che effettuano operazioni di trasporto internazionale.*

Or. fr

#### **Emendamento 34**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 2**

*Testo proposto dalla Commissione*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel

*Emendamento*

(2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel

regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.

regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di ***chiarire il campo di applicazione del suddetto regolamento ed evitare le lacune, di*** garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.

Or. en

**Emendamento 35**  
**Mara Bizzotto**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2 bis) Con riferimento al requisito dell'idoneità finanziaria per le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate si ritiene che gli importi debbano tener conto, in aggiunta al numero di veicoli, anche del principio di proporzionalità legato alle dimensioni aziendali.***

Or. it

**Emendamento 36**  
**Sïon Simon, Ole Christensen, Rory Palmer, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Evelyn Regner**

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

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**(2 bis) Nella sua valutazione d'impatto, la Commissione stima risparmi per le imprese di un ordine compreso tra i 2,7 e i 5,2 miliardi di EUR nel periodo 2020-2035.**

Or. en

**Emendamento 37**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. ***Questa possibilità, che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.***

(3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009.

Or. nl

**Emendamento 38**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(3) ***Attualmente gli*** Stati membri possono legittimamente subordinare

(3) ***Gli*** Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla

l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. ***Questa possibilità, che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.***

professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009.

Or. nl

### **Emendamento 39**

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento Considerando 3**

*Testo proposto dalla Commissione*

(3) ***Attualmente*** gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità, ***che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.***

*Emendamento*

(3) Gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità è necessaria per ***prevedere condizioni di parità e norme comuni in tutti gli Stati membri.***

Or. en

### **Emendamento 40**

**Mara Bizzotto**

#### **Proposta di regolamento Considerando 3**

*Testo della Commissione*

(3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore

*Emendamento*

(3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore

su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. ***Questa possibilità, che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.***

su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. ***Gli Stati membri devono poter continuare ad introdurre requisiti aggiuntivi proporzionati e non discriminatori che tengano conto delle specificità del proprio mercato interno.***

Or. it

**Emendamento 41**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(3 bis) Sebbene il trasporto su strada rappresenti nell'UE 5 milioni di posti di lavoro diretti e quasi il 2 % del PIL unionale, l'Unione si confronta con una penuria di conducenti professionali. Al fine di agevolare l'accesso dei giovani all'esercizio della professione, nonché la permanenza dei lavoratori nel settore, in particolare nel caso delle PMI, è importante porre fine alla pressione al ribasso sulle condizioni di lavoro nel settore, determinata dalla concorrenza internazionale sui costi salariali, e assicurare, per quanto possibile, la parità di retribuzione a parità di lavoro nel trasporto internazionale su strada.***

Or. nl

**Emendamento 42**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3 bis (nuovo)**

**(3 bis) La valutazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 ha dimostrato che gli oneri amministrativi e normativi inutili si ripercuotono sia sugli organismi statali che sulle imprese di trasporto. Un chiarimento delle norme e un'ulteriore semplificazione amministrativa, in linea con gli obiettivi REFIT, sono necessari per rendere il settore dei trasporti competitivo ed efficiente. In questo senso occorre sostenere e sfruttare ulteriormente gli sviluppi tecnologici.**

Or. nl

**Emendamento 43**  
**Mara Bizzotto**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4**

Testo della Commissione

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti **in uno Stato membro** siano presenti in modo effettivo e permanente in **tale Stato membro** e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza **e alla luce dell'esperienza maturata**, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

Emendamento

(4) **Sottolinea che l'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada ha favorito il dumping sociale, la delocalizzazione selvaggia ed in generale il proliferare di pratiche illecite responsabili della concorrenza sleale nel settore, quali il cabotaggio abusivo o il fenomeno delle società di comodo; occorre dunque che gli Stati membri possano agire per** assicurare che i trasportatori su strada stabiliti **nel loro territorio** siano presenti in modo effettivo e permanente in **esso** e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, **intensificare i controlli e combattere le pratiche sleali che minacciano l'intero settore tanto in Italia quanto in Europa;**

#### **Emendamento 44**

**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 4**

###### *Testo proposto dalla Commissione*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

###### *Emendamento*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività, ***compreso il processo di fatturazione diretta ai loro clienti (oppure, nel caso di un sistema di società controllate, la fatturazione dovrebbe essere svolta in modo proporzionato dalla società madre)***. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva, ***come pure di un sistema di fatturazione diretta al beneficiario del sistema prestatato, al fine di garantire un trasferimento proporzionato degli utili, di evitare la sottofatturazione nello Stato membro che presta il servizio e il sottopagamento dei dipendenti nel suddetto Stato membro.***

Or. en

#### **Emendamento 45**

**Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Renaud Muselier, Franck Proust**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 4**

###### *Testo della Commissione*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e

###### *Emendamento*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e



permanente in tale Stato membro e da lì svolgono la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

permanente in tale Stato membro e da lì svolgono la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire *e rafforzare* le disposizioni *specificate all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009* relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, *per contrastare la creazione delle cosiddette società di comodo.*

Or. fr

#### **Emendamento 46** **Helga Stevens**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 4**

##### *Testo della Commissione*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgono la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

##### *Emendamento*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgono la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva, *in quanto la pratica illegale delle società di comodo persiste ed è persino in aumento.*

Or. nl

#### **Emendamento 47** **Jeroen Lenaers**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 4**

##### *Testo della Commissione*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì

##### *Emendamento*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì

svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile *e porre fine in tal modo alle cosiddette società di comodo.*

Or. nl

**Emendamento 48**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4**

*Testo della Commissione*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

*Emendamento*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile *e porre fine in tal modo alle cosiddette società di comodo.*

Or. fr

**Emendamento 49**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4**

*Testo proposto dalla Commissione*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario

*Emendamento*

(4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario

chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.

chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile. ***A tal fine, le pertinenti disposizioni del presente regolamento dovrebbero essere allineate a quelle di altri atti legislativi che fanno riferimento a una sede effettiva e stabile, quale l'articolo 4 della direttiva 2014/67/CE.***

Or. en

**Emendamento 50**  
**Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***(4 bis) La presenza di società di comodo e il lavoro autonomo fittizio nel settore dei trasporti ostacolano il corretto funzionamento del mercato interno e indeboliscono le condizioni di lavoro dei lavoratori. Occorre contrastare con decisione queste pratiche illegali le quali, pur essendo minoritarie, danneggiano l'immagine del settore, riducono illegalmente i costi del lavoro e non garantiscono la conformità con la normativa in materia di lavoro. Si riconosce, tuttavia, che le differenze salariali derivanti dalle divergenze economiche e sociali tra gli Stati membri non rappresentano in alcun modo una violazione delle leggi, né concorrenza sleale, distorsione del mercato o dumping sociale.***

Or. en

**Emendamento 51**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 bis) La presenza di società di comodo e il lavoro autonomo fittizio nel settore dei trasporti ostacolano il corretto funzionamento del mercato interno e indeboliscono le condizioni di lavoro dei lavoratori. Occorre contrastare con decisione queste pratiche illegali le quali, pur essendo minoritarie, danneggiano l'immagine del settore, riducono illegalmente i costi del lavoro e non garantiscono la conformità con la normativa in materia di lavoro.*

Or. nl

**Emendamento 52**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 bis) La libertà di stabilimento è uno dei pilastri del mercato interno. Tuttavia, la pratica illegale delle società di comodo minaccia il funzionamento e la sostenibilità del mercato interno. La valutazione ha evidenziato la chiara necessità di requisiti di stabilimento più espliciti, di un controllo e un'applicazione più risoluti e di una migliore cooperazione tra gli Stati membri. L'UE dovrebbe intensificare la lotta contro la frode e la concorrenza sleale al fine di creare condizioni eque.*

Or. nl

**Emendamento 53**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(4 bis) La presenza di società di comodo e il lavoro autonomo fittizio nel settore dei trasporti ostacolano il corretto funzionamento del mercato interno e indeboliscono le condizioni di lavoro dei lavoratori. Occorre contrastare con decisione queste pratiche illegali le quali, pur essendo minoritarie, danneggiano l'immagine del settore, riducono illegalmente i costi del lavoro e non garantiscono la conformità con la normativa in materia di lavoro.*

Or. fr

**Emendamento 54**  
**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*(4 bis) Per il corretto funzionamento del mercato europeo del trasporto di merci su strada, occorre contrastare le società di comodo. In questo contesto, risultano necessarie azioni risolutive per porre fine a tale pratica, compresi una cooperazione potenziata, controlli comuni, la fissazione di obiettivi e lo scambio delle migliori pratiche tra gli Stati membri.*

Or. en

## Emendamento 55

Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen

### Proposta di regolamento

#### Considerando 4 ter (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*(4 b) Attualmente, il settore del trasporto su strada si confronta con una penuria di conducenti professionali, in particolare tra i giovani e le donne. È imperativo intraprendere ulteriori azioni per rendere l'accesso al mercato più agevole e allettante per i giovani e le donne, mantenendo al contempo anche quelli attualmente occupati nel settore. A tal fine, devono essere ridotti il lavoro fraudolento e il lavoro precario mediante sforzi compiuti per contrastare l'abuso di contratti a tempo determinato, lo status di tirocinio utilizzato in sostituzione dei regolari contratti di lavoro e il lavoro autonomo fittizio.*

Or. en

## Emendamento 56

Jérôme Lavrilleux, Franck Proust, Renaud Muselier, Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Geoffroy Didier

### Proposta di regolamento

#### Considerando 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(6) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto di merci su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali.

(6) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto di merci su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali, **le quali dovrebbero anche essere oggetto di sanzioni deterrenti proporzionate alle**

*infrazioni accertate.*

Or. fr

**Emendamento 57**

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

**Proposta di regolamento  
Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(7) *In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.*

*soppresso*

Or. pl

**Emendamento 58**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento  
Considerando 7**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori *e* della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori *e sul cabotaggio, nonché* della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

**Emendamento 59**  
**Robert Rochefort**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

*Emendamento*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e **su** *cabotaggio*, **nonché** della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

Or. fr

**Emendamento 60**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

*Emendamento*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori **e su** *cabotaggio*, **nonché** della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

Or. fr



**Emendamento 61**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

*Emendamento*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e ***sul cabotaggio, nonché*** della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

Or. nl

**Emendamento 62**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7**

*Testo proposto dalla Commissione*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni ***gravi*** della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

*Emendamento*

(7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori ***e sul cabotaggio, nonché*** della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

Or. en

**Emendamento 63**  
**Verónica Lope Fontagné**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(7 bis) Le norme dell'Unione sul distacco dei lavoratori sono progettate per alcuni lavoratori che si trasferiscono, fisicamente e a tempo determinato, in un altro Stato membro diverso da quello dove svolgono normalmente il loro lavoro. A causa della natura mobile dei lavoratori del settore del trasporto su strada, occorre rendere più flessibili le procedure amministrative cui tali imprese devono ottemperare. Per questo motivo, devono essere escluse dalla valutazione dell'onorabilità.*

Or. es

**Emendamento 64**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 8**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

(8) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato, è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinenti in materia nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto. Il potere conferito alla Commissione di definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbe essere conseguentemente precisato.

(8) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato, è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinenti in materia **e in merito ai lavoratori interessati** nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto. Il potere conferito alla Commissione di definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbe essere conseguentemente precisato.

Or. en

## **Emendamento 65**

**Georgi Pirinski**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 10**

*Testo proposto dalla Commissione*

*(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.*

*Emendamento*

**soppresso**

Or. en

## **Emendamento 66**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 10**

*Testo proposto dalla Commissione*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di

*Emendamento*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di

idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. ***Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.***

idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo.

Or. en

#### *Motivazione*

*Il crescente impiego di veicoli leggeri nelle operazioni di trasporto internazionale non giustifica un trattamento speciale di questo tipo, se si desidera raggiungere l'obiettivo del miglior controllo.*

#### **Emendamento 67**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 10**

##### *Testo proposto dalla Commissione*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.

##### *Emendamento*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un ***sufficiente*** livello minimo di idoneità finanziaria, al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo, ***nonché per garantire di poter ottemperare ai loro obblighi inerenti ai salari e ai contributi sociali per i dipendenti occupati nel settore.*** Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli

operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.

Or. en

**Emendamento 68**  
**Robert Rochefort**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) *Le* imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate **dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti** requisiti **dovrebbero essere meno rigorosi di** quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.

*Emendamento*

(10) ***Al fine di evitare distorsioni della concorrenza e tenere conto dell'evoluzione delle operazioni di trasporto internazionale delle*** imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, ***è opportuno applicare loro*** requisiti ***simili a*** quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.

Or. fr

**Emendamento 69**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati

*Emendamento*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati

la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.

la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite *e non devono imporre oneri eccessivi alle imprese più piccole o ai lavoratori autonomi.*

Or. nl

#### **Emendamento 70**

**Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Renaud Muselier, Franck Proust**

#### **Proposta di regolamento Considerando 10**

##### *Testo della Commissione*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. ***Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.***

##### *Emendamento*

(10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. ***Le norme applicabili all'accesso alla professione di trasportatore su strada con veicoli a motore la cui massa a carico non superi le 3,5 tonnellate o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico ammissibile non superi le 3,5 tonnellate sono specificate dal regolamento (CE)***

**Emendamento 71**  
**Verónica Lope Fontagné**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori, il numero di dipendenti di questi ultimi, ***il fattore di rischio che essi presentano e le informazioni finanziarie di base che li riguardano*** dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

*Emendamento*

(11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori *e* il numero di dipendenti di questi ultimi dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

**Emendamento 72**  
**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 11**

*Testo proposto dalla Commissione*

(11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere **quanto più possibile complete** per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori, il numero di dipendenti di questi ultimi, il fattore di rischio che essi presentano e le informazioni finanziarie di base che li riguardano dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

*Emendamento*

(11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere **costantemente aggiornate** per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori, il numero di dipendenti di questi ultimi, il fattore di rischio che essi presentano e le informazioni finanziarie di base che li riguardano dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. **Inoltre, i registri elettronici nazionali dovrebbero essere interoperabili e i dati ivi contenuti dovrebbero essere direttamente accessibili ai funzionari di tutti gli Stati membri preposti all'esecuzione, che svolgono controlli su strada.** Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

Or. en

**Emendamento 73**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli

*Emendamento*

(11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli



operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori, il numero di dipendenti di questi ultimi, il fattore di rischio che essi presentano e le informazioni finanziarie di base che li riguardano dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori, il numero di dipendenti di questi ultimi, il fattore di rischio che essi presentano e le informazioni finanziarie di base che li riguardano dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. ***Inoltre, i registri elettronici nazionali dovrebbero essere interoperabili e i dati ivi contenuti dovrebbero essere direttamente accessibili ai funzionari di tutti gli Stati membri che svolgono controlli su strada.*** Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

Or. fr

#### **Emendamento 74**

**Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Renate Weber**

#### **Proposta di regolamento Considerando 13**

##### *Testo proposto dalla Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, mantenendo ***sostanzialmente*** il livello di liberalizzazione raggiunto finora.

##### *Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, mantenendo il livello di liberalizzazione raggiunto finora.

Or. en

#### **Emendamento 75 Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 13**

*Testo della Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.

*Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora. ***I trasporti di cabotaggio rispondono a un obiettivo di efficienza ambientale, in quanto evitando i percorsi a vuoto si possono ridurre il consumo di carburante e le emissioni di gas serra. Il cabotaggio non può tuttavia essere oggetto di abuso al fine di aggirare la legislazione sociale e del lavoro in vigore nello Stato membro ospitante. Tale abuso non compromette soltanto la parità di condizioni, ma anche i diritti dei dipendenti e la sicurezza stradale.***

Or. nl

**Emendamento 76**

**Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 13**

*Testo della Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, ***mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.***

*Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio"), ***per evitare loro un viaggio di ritorno con veicolo vuoto,*** dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione ***per tutti i trasportatori, onde garantire i diritti dei trasportatori su strada e favorire una concorrenza leale tra le imprese, senza***

*tuttavia compromettere il principio fondamentale della libera circolazione dei servizi nel mercato interno.*

Or. fr

#### **Emendamento 77**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### **Proposta di regolamento Considerando 13**

##### *Testo proposto dalla Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, *mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.*

##### *Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici, *equie* e di facile applicazione, *portando a condizioni di parità tra i trasportatori e tutelando al contempo i benefici e l'integrità del mercato interno dell'Unione. A tal fine, risulta imperativo il fatto che le norme dell'UE sul distacco dei lavoratori e la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali siano applicate all'inizio delle operazioni di cabotaggio.*

Or. en

#### **Emendamento 78**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Proposta di regolamento Considerando 13**

##### *Testo della Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di

##### *Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di

facile applicazione, *mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.*

facile applicazione.

Or. fr

#### **Emendamento 79**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 13**

###### *Testo proposto dalla Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, *mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.*

###### *Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione.

Or. en

#### **Emendamento 80**

**Georges Bach**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 13**

###### *Testo proposto dalla Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, *mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.*

###### *Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici, *equi* e di facile applicazione, *consentendo al contempo condizioni di parità tra tutti i trasportatori senza ulteriori liberalizzazioni.*

Or. en

## Emendamento 81

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

### Proposta di regolamento Considerando 13

*Testo proposto dalla Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, *mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.*

*Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione *e dovrebbero sostenere la concorrenza leale.*

Or. en

## Emendamento 82

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

### Proposta di regolamento Considerando 13

*Testo della Commissione*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, *mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.*

*Emendamento*

(13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, *continuando sostanzialmente la liberalizzazione.*

Or. pl

## Emendamento 83

**Verónica Lope Fontagné**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 13 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(13 bis) Al fine di garantire la natura temporanea e di evitare qualsiasi possibile distorsione del mercato causata dalle società di comodo o dai cosiddetti conducenti "nomadi", è necessario garantire che l'intento dei trasporti di cabotaggio sia il ritorno al paese di stabilimento dell'impresa.*

Or. es

**Emendamento 84**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.*

*soppresso*

Or. nl

**Emendamento 85**  
**Mara Bizzotto**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del*

*soppresso*

*numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.*

Or. it

#### **Emendamento 86**

**Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 14**

###### *Testo della Commissione*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno **abolire** la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.

###### *Emendamento*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza **e il rischio di cabotaggio sistematico**, è opportuno **mantenere** la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti. **È opportuno prevedere la possibilità di cabotaggio entro tre giorni con un'unica operazione, il che dovrebbe essere sufficiente a evitare il viaggio di ritorno con veicolo vuoto di un trasporto internazionale.**

Or. fr

#### **Emendamento 87**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 14**

###### *Testo proposto dalla Commissione*

(14) **A tal fine e per** agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un

###### *Emendamento*

(14) **Per ridurre l'onere ambientale ed evitare le corse a vuoto, i trasporti di cabotaggio dovrebbero essere consentiti a seguito di un trasporto internazionale da**

trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il **numero di giorni disponibili** per tali trasporti.

*o verso lo Stato membro di stabilimento di un trasportatore. Al fine di* agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il **periodo di tempo disponibile** per tali trasporti *nel suddetto Stato membro.*

Or. en

### **Emendamento 88**

**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 14**

###### *Testo proposto dalla Commissione*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre **andrebbe ridotto** il numero di giorni disponibili per tali trasporti.

###### *Emendamento*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre il numero di giorni disponibili per tali trasporti **andrebbe disciplinato in modo proporzionato, tale da evitare le corse a vuoto e le pratiche concorrenziali sleali.**

Or. en

### **Emendamento 89**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 14**

###### *Testo proposto dalla Commissione*

(14) A tal fine *e* per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto

###### *Emendamento*

(14) A tal fine, per agevolare i controlli, **per migliorare la parità di condizioni** ed eliminare l'incertezza, **come pure la concorrenza sleale**, è opportuno abolire la



internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.

limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe **fortemente** ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.

Or. en

## **Emendamento 90**

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 14**

##### *Testo della Commissione*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, **mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.**

##### *Emendamento*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale.

Or. pl

##### *Motivazione*

*Secondo i principi dei libri bianchi, nell'Unione europea dovrebbe aver luogo una liberalizzazione graduale dei servizi di cabotaggio. Si propone pertanto di lasciare 7 giorni come periodo di tempo previsto per la realizzazione dei trasporti di cabotaggio senza un numero massimo di operazioni, aspetto difficile da controllare.*

## **Emendamento 91**

**Helga Stevens**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 14**

##### *Testo della Commissione*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un

##### *Emendamento*

A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto

trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.

internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti, *in conformità dell'obiettivo stesso del cabotaggio*.

Or. nl

**Emendamento 92**  
**Robert Rochefort**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno *abolire* la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, *mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti*.

*Emendamento*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza *nonché tenere conto del fatto che il cabotaggio non è simile a un modo operativo ordinario del trasporto su strada*, è opportuno *mantenere* la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale.

Or. fr

**Emendamento 93**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno *abolire la limitazione del numero di trasporti* di cabotaggio *successivi a un trasporto internazionale*, *mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti*.

*Emendamento*

(14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è *pertanto vietato il cabotaggio nella sua vecchia interpretazione derogatoria del diritto dello Stato membro ospitante*. *Qualsiasi operazione* di cabotaggio andrebbe *remunerata secondo le norme vigenti nello Stato in cui ha luogo il cabotaggio*.

Or. fr

**Emendamento 94**  
**Mara Bizzotto**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) *A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.*

*Emendamento*

(14) *Si oppone fermamente ad ogni forma di liberalizzazione del cabotaggio che determinerebbe l'ulteriore destabilizzazione del settore a favore della concorrenza sleale e selvaggia, dell'insicurezza stradale e della perdita di redditività.*

Or. it

**Emendamento 95**  
**Helga Stevens**

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

*Testo della Commissione*

(14 bis) *Il considerando 17 del regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce espressamente che le imprese di trasporto che effettuano trasporti di cabotaggio rientrano nel campo di applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori. Dal momento che il cabotaggio implica una partecipazione diretta al mercato dei trasporti dello Stato membro ospitante, tale disposizione costituisce l'unico mezzo per ottenere condizioni di parità.*

*Emendamento*

Or. nl

**Emendamento 96**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 bis)** *Il cabotaggio è vietato ai camion immatricolati all'estero.*

Or. fr

**Emendamento 97**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 ter)** *L'attuazione e l'esecuzione effettive del presente regolamento rischiano di essere compromesse se altre normative dell'Unione sono utilizzate dai trasportatori per eludere indebitamente le norme in materia di cabotaggio, contrariamente alle intenzioni del legislatore. È pertanto opportuno modificare la direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>1 bis</sup> ("direttiva sui trasporti combinati) affinché i trasportatori non possano servirsene per eludere indebitamente le norme in materia di cabotaggio stabilite dal presente regolamento.*

---

<sup>1 bis</sup> *Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).*

Or. fr

## **Emendamento 98**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 15**

##### *Testo proposto dalla Commissione*

(15) È opportuno precisare con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. Andrebbero riconosciuti quali mezzi idonei l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti, che dovrebbero semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti. Il formato utilizzato a tal fine dovrebbe garantire affidabilità e autenticità. Considerando il crescente ricorso a metodi elettronici efficienti di scambio di informazioni nel settore dei trasporti e della logistica, è importante garantire la coerenza dei quadri normativi e delle disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.

##### *Emendamento*

(15) ***L'esecuzione delle norme efficace ed efficiente costituisce una condizione essenziale per una concorrenza leale nel mercato interno e per garantire la protezione dei diritti dei lavoratori. Un'ulteriore digitalizzazione dell'esecuzione è essenziale al fine di rendere disponibili maggiori capacità di esecuzione, ridurre gli oneri amministrativi inutili e concentrarsi meglio sui trasportatori ad alto rischio. Sono necessari il rapido aggiornamento e l'impiego dei tachigrafi intelligenti e dei documenti di trasporto elettronici (eCMR).*** È opportuno precisare con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. Andrebbero riconosciuti quali mezzi idonei l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti, che dovrebbero semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti. Il formato utilizzato a tal fine dovrebbe garantire affidabilità e autenticità. Considerando il crescente ricorso a metodi elettronici efficienti di scambio di informazioni nel settore dei trasporti e della logistica, è importante garantire la coerenza dei quadri normativi e delle disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.

Or. en

## **Emendamento 99**

**Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Robert**

**Rochefort, Renate Weber**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**(15 bis)** *Un'ulteriore digitalizzazione degli strumenti di esecuzione costituisce una condizione essenziale per il corretto funzionamento del mercato interno, riducendo gli oneri amministrativi inutili e dando corso a un'esecuzione delle norme efficace ed efficiente nel settore stradale.*

Or. en

**Emendamento 100**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 16**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

(16) Le imprese di trasporto sono destinatarie delle norme relative al trasporto internazionale e, in quanto tali, sono soggette alle conseguenze di eventuali infrazioni da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche prevedere sanzioni per gli speditori e gli spedizionieri **nel caso in cui** questi commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.

(16) Le imprese di trasporto sono destinatarie delle norme relative al trasporto internazionale e, in quanto tali, sono soggette alle conseguenze di eventuali infrazioni da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche prevedere sanzioni per gli speditori e gli spedizionieri, **nonché per gli altri contraenti, qualora** questi commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Or. en

## Motivazione

*È della massima importanza il fatto che chiunque commissioni intenzionalmente servizi di trasporto che comportino infrazioni rientri nella presente disposizione.*

### **Emendamento 101**

**Georgi Pirinski**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 17**

*Testo proposto dalla Commissione*

(17) Nella misura in cui il presente regolamento introduce un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione *e riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione*, **gli obiettivi del presente regolamento**, ossia il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

*Emendamento*

(17) Nella misura in cui il presente regolamento introduce un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione, *i suoi* obiettivi, ossia il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Or. en

### **Emendamento 102**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

*Testo in vigore*

*Emendamento*

***1 bis) all'articolo 1, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:***

***"Il presente regolamento si applica anche al trasporto di merci su strada in entrata o in uscita, nel quadro della parte iniziale e/o finale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE.";***

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1072&from=IT>)

**Emendamento 103**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***i) la lettera a) è soppressa;***

***soppresso***

Or. nl

**Emendamento 104**  
**Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***i) la lettera a) è soppressa;***

***soppresso***

Or. en



## Emendamento 105

Helga Stevens

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

- i) la lettera a) è *soppressa*;

#### *Emendamento*

- i) la lettera a) è *sostituita dalla seguente*:

*"a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico totale tecnicamente ammissibile è inferiore alle 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali. Tuttavia, gli Stati membri possono diminuire tale soglia per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada;"*;

Or. nl

## Emendamento 106

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

- i) la lettera a) è *soppressa*;

#### *Emendamento*

- i) la lettera a) è *sostituita dalla seguente*:

*"a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, la cui massa a carico totale*

*tecnicamente ammissibile è inferiore alle 3,5 tonnellate, e che effettuano unicamente trasporti nazionali;"*;

Or. it

**Emendamento 107**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

i) la lettera a) è *soppressa*;

i) la lettera a) è *sostituita dalla seguente*:

*"a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile sia inferiore alle 3,5 tonnellate;"*;

Or. en

*Motivazione*

*È opportuno includere nel campo di applicazione del regolamento i veicoli più leggeri*

**Emendamento 108**

**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – lettera a – punto i bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – punto 4 – lettere a e a bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a*

*motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile sia inferiore alle 2,4 tonnellate;*

*a bis) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile sia inferiore alle 3,5 tonnellate e che effettuano unicamente trasporti nazionali;*

Or. en

#### *Motivazione*

*Si includono nel campo di applicazione i veicoli commerciali leggeri che operano a livello internazionale la cui massa a carico è compresa tra le 2,4 e le 3,5 tonnellate, per garantire condizioni di parità tra i veicoli pesanti e i veicoli commerciali leggeri.*

#### **Emendamento 109**

**Robert Rochefort**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:**

**soppresso**

*"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.*

*Gli Stati membri possono tuttavia:*

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

**b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";**

Or. fr

*Motivazione*

*Tenuto conto del crescente utilizzo di veicoli commerciali leggeri per i trasporti internazionali e al fine di garantire un'efficace concorrenza tra i veicoli commerciali pesanti e leggeri, è essenziale estendere le norme relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada alle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada con veicoli commerciali leggeri con massa a carico autorizzata non superiore alle 3,5 tonnellate.*

**Emendamento 110**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:                    *soppresso***

**"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.**

***Gli Stati membri possono tuttavia:***

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

**b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";**

Or. it

## **Emendamento 111**

**Jeroen Lenaers**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:**

**soppresso**

**"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.**

**Gli Stati membri possono tuttavia:**

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

**b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";**

Or. nl

## **Emendamento 112**

**Georges Bach**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:**

**soppresso**

**"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.**

**Gli Stati membri possono tuttavia:**

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

**b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";**

Or. en

#### *Motivazione*

*Si includono nel campo di applicazione i veicoli commerciali leggeri che operano a livello internazionale la cui massa a carico è compresa tra le 2,4 e le 3,5 tonnellate, per garantire condizioni di parità tra i veicoli pesanti e i veicoli commerciali leggeri. Tutti e quattro i requisiti dovrebbero pertanto applicarsi ai fini dell'esercizio della professione di trasportatore su strada.*

#### **Emendamento 113 Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento  
Articolo 1 – punto 1 – lettera b  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 1 – paragrafo 6**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:**

**soppresso**

**"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.**

**Gli Stati membri possono tuttavia:**

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

**b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";**

Or. en

#### **Emendamento 114**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:**

**soppresso**

**"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.**

**Gli Stati membri possono tuttavia:**

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

*b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";*

Or. en

*Motivazione*

*Le esenzioni di questo tipo determinano un vantaggio concorrenziale sleale per i veicoli che non superano le 3,5 t.*

**Emendamento 115**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:*

*soppresso*

*"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.*

*Gli Stati membri possono tuttavia:*

*a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;*

*b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";*

Or. en



## Emendamento 116

Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, João Pimenta Lopes

### Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b

1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:**

**soppresso**

**"6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.**

**Gli Stati membri possono tuttavia:**

**a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

**b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";**

Or. en

## Emendamento 117

Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Renaud Muselier, Franck Proust

### Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 – lettera b

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 **non** si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su

L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 si applicano **anche** alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di

strada *esclusivamente* con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.

merci su strada con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.

Or. fr

#### *Motivazione*

*Tutte le condizioni specificate dal regolamento (CE) n. 1071/2009 relativo all'esercizio della professione di trasportatore di merci su strada devono essere applicate in modo uniforme, anche ai veicoli a motore singoli o agli insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.*

#### **Emendamento 118** **Claude Rolin**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6 – comma 1

##### *Testo della Commissione*

L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 *non* si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.

##### *Emendamento*

L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 si applicano *anche* alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.

Or. fr

#### **Emendamento 119** **Claude Rolin**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – paragrafo 6 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Gli Stati membri possono tuttavia:**

**soppresso**

a) **imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;**

b) **ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.**

Or. fr

## **Emendamento 120**

**Helga Stevens**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 3 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2) **all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;**

**soppresso**

Or. nl

## **Emendamento 121**

**Jeroen Lenaers**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 3 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2) **all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;**

**soppresso**

Or. nl

**Emendamento 122**  
**Mara Bizzotto**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 3 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2) *all'articolo 3, il paragrafo 2 è  
soppresso;*

*soppresso*

Or. it

**Emendamento 123**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 3 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2) *all'articolo 3, il paragrafo 2 è  
soppresso;*

*soppresso*

Or. it

**Emendamento 124**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 3 – paragrafo 2

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

2) *all'articolo 3, il paragrafo 2 è  
soppresso;*

*soppresso*

Or. en

## Motivazione

*Per far rispettare le norme nel trasporto su strada, è della massima importanza che gli Stati membri possano introdurre i requisiti necessari.*

### Emendamento 125

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### Proposta di regolamento

##### Articolo 1 – punto 2

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 3 – paragrafo 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è **soppresso**;

#### *Emendamento*

2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è **sostituito dal seguente**:

**"2. Gli Stati membri possono decidere di imporre requisiti supplementari, proporzionati e non discriminatori, che le imprese devono soddisfare per esercitare la professione del trasporto su strada."**;

Or. en

### Emendamento 126

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### Proposta di regolamento

##### Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a

#### *Testo proposto dalla Commissione*

a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter

#### *Emendamento*

a) dispone di locali **adeguati, proporzionati alle attività dell'impresa**, in cui conserva i suoi documenti principali **o garantisce l'accesso agli stessi, in forma scritta o elettronica**, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti

accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

contenenti dati relativi *al cabotaggio, alle norme sul distacco dei lavoratori e ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;*

Or. en

### *Motivazione*

*Al fine di contrastare efficacemente le società di comodo, è necessario concentrarsi sull'attività sostanziale del veicolo nel paese di stabilimento*

### **Emendamento 127**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a

### *Testo proposto dalla Commissione*

a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

### *Emendamento*

a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento; *gli Stati membri possono esigere che anche altri documenti siano tenuti a disposizione in qualsiasi momento nei locali dei trasportatori stabiliti sul loro territorio;*

Or. en

### **Emendamento 128**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 1 – punto 3 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

#### *Emendamento*

a) dispone di locali **idonei allo svolgimento delle attività dell'impresa** in cui conserva i suoi documenti principali **in formato cartaceo e/o elettronico**, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai **distacchi, ai** tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere **in qualunque momento** per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

Or. it

## **Emendamento 129**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 1 – punto 3 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

#### *Emendamento*

a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo, **al cabotaggio, al distacco** e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

**Emendamento 130**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera a bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a bis

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) è aggiunta la lettera seguente:*

*"a bis) dispone di aree per il parcheggio proporzionate alla dimensione della flotta dei propri veicoli;"*

Or. it

**Emendamento 131**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera a bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a bis (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*a bis) svolge una parte rilevante delle sue operazioni di trasporto, impiegando i veicoli di cui alla lettera b), nello Stato membro di stabilimento;*

Or. en

*Motivazione*

*I requisiti in materia di sede effettiva devono essere molto più chiari e precisi per contrastare con efficacia le cosiddette "società di comodo".*



**Emendamento 132**  
**Claude Rolin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera a bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) esercita una parte sostanziale della sua attività nello Stato membro di stabilimento;*

Or. fr

**Emendamento 133**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera d

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

d) gestisce *le* operazioni di trasporto effettuate *con* i veicoli di cui alla lettera b) *con l'ausilio delle* attrezzature tecniche appropriate *situate* in tale Stato membro;

d) gestisce *in modo efficace e continuo una parte rilevante delle* operazioni di trasporto effettuate, *impiegando* i veicoli di cui alla lettera b), *nello Stato membro di stabilimento e mette a disposizione parcheggi proporzionati rispetto alle dimensioni della flotta di veicoli e le* attrezzature tecniche appropriate *situati* in tale Stato membro;

Or. en

**Emendamento 134**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

*Testo della Commissione*

d) gestisce le operazioni di trasporto effettuate con i veicoli di cui alla lettera b) con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;

*Emendamento*

d) gestisce le operazioni di trasporto effettuate con i veicoli di cui alla lettera b), ***avendo a disposizione parcheggi proporzionati rispetto alle dimensioni della flotta di veicoli e*** con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;

Or. fr

**Emendamento 135**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera d

*Testo proposto dalla Commissione*

d) ***gestisce le operazioni di trasporto effettuate con*** i veicoli di cui alla lettera b) ***con l'ausilio*** delle attrezzature tecniche appropriate ***situate in tale Stato membro;***

*Emendamento*

d) ***dispone di una sede operativa nello Stato membro in questione, dotata di un parcheggio sufficiente per potervi posteggiare regolarmente*** i veicoli di cui alla lettera b), e delle attrezzature tecniche appropriate;

Or. en

**Emendamento 136**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera e

*Testo proposto dalla Commissione*

e) detiene attivi e si avvale di personale in proporzione **all'**attività **della sede**.

*Emendamento*

e) detiene attivi e si avvale di personale in proporzione **alle** attività **dell'impresa**.

Or. en

**Emendamento 137**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 5 – lettera e

*Testo della Commissione*

e) *detiene attivi e si avvale di personale in proporzione all'attività della sede.*

*Emendamento*

e) *dispone dei mezzi necessari per soddisfare i requisiti di cui sopra.*

Or. nl

**Emendamento 138**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 5 – lettera f (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d bis) è aggiunta la seguente lettera f):*

*"f) mantiene un chiaro legame tra le operazioni di trasporto effettuate impiegando i veicoli di cui alla lettera b) e lo Stato membro di stabilimento.";*

Or. fr

**Emendamento 139**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d ter (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 5 – lettera g (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d ter) è aggiunta la seguente lettera g):*

*"g) la sede ha un rappresentante in ogni Stato membro in cui opera regolarmente, che può consentire l'accesso a qualsiasi documentazione utile a verificare il rispetto delle condizioni previste dal presente regolamento.";*

Or. fr

**Emendamento 140**  
**Claude Rolin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 5 – lettera f (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d bis) è aggiunta la seguente lettera f):*

*"f) dispone di una sede operativa, situata nello Stato membro in questione, dotata delle attrezzature necessarie, in particolare di un numero sufficiente di parcheggi per potervi posteggiare regolarmente i propri veicoli.";*

Or. fr

**Emendamento 141**  
**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera f (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*d bis) è aggiunta la seguente lettera f):*

*"f) svolge una parte rilevante delle operazioni di trasporto nello Stato membro di stabilimento, impiegando i veicoli di cui alla lettera b).";*

Or. en

**Emendamento 142**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera f (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*d bis) è aggiunta la seguente lettera f):*

*"f) dispone di una sede operativa, situata nello Stato membro in questione, dotata delle attrezzature necessarie, in particolare di un numero sufficiente di parcheggi per potervi posteggiare regolarmente i veicoli di cui alla lettera b).";*

Or. en

*Motivazione*

*Il presente emendamento, suggerito dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, proviene dalla proposta iniziale della Commissione europea di regolamento sull'accesso alla professione, COM(2007) 263 definitivo/2.*

### **Emendamento 143**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera f (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*d bis) è aggiunta la seguente lettera f):*

*"f) mantiene un chiaro legame tra le operazioni di trasporto effettuate impiegando i veicoli di cui alla lettera b) e lo Stato membro di stabilimento.";*

Or. en

### **Emendamento 144**

**Emilian Pavel, Claudia Țapardel**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 5 – lettera f (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*d bis) è aggiunta la seguente lettera f):*

*"f) fattura i servizi prestati direttamente ai beneficiari (oppure, nel caso di un sistema di imprese controllate, la fatturazione dovrebbe essere svolta in modo proporzionato dalla società madre).";*

Or. en

### **Emendamento 145**

**Helga Stevens**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 5 – comma 2 (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis) è aggiunto il seguente secondo comma:**

***"La valutazione della sede effettiva e stabile di un'impresa è sempre una valutazione individuale e d'insieme, che tiene conto di tutti gli elementi utili.";***

Or. nl

### **Emendamento 146**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3 – punto xi

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***xi) il distacco dei lavoratori;***

***soppresso***

Or. en

### **Emendamento 147**

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3 – punto xi

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***xi) il distacco dei lavoratori;***

***xi) il diritto sociale e il diritto del lavoro;***

Or. pl

*Motivazione*

*Permane una scarsa chiarezza sull'applicazione delle norme sul distacco relativamente al trasporto internazionale, per tale ragione non si può collegare l'onorabilità di un'azienda al rispetto di tali norme. La loro violazione potrebbe non essere intenzionale, ma derivare proprio dall'incertezza giuridica.*

**Emendamento 148**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3 – punto xi bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***xi bis) il cabotaggio;***

Or. en

**Emendamento 149**

**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto xi bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***xi bis) il cabotaggio;***

Or. nl

**Emendamento 150**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto xii bis (nuovo)



*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***xii bis) il cabotaggio.***

Or. en

**Emendamento 151**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto xii bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***xii bis) il cabotaggio.***

Or. it

**Emendamento 152**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto xii bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***xii bis) il cabotaggio.***

Or. en

*Motivazione*

*Le imprese attive nel trasporto su strada riguardo alle quali è stata riscontrata la violazione delle norme sul distacco dei lavoratori dovrebbero subire conseguenze per quanto riguarda l'onorabilità dell'impresa e la potenziale perdita della licenza dell'Unione.*

**Emendamento 153**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3 – lettera b – punto xii bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*xii bis) il cabotaggio.*

Or. fr

**Emendamento 154**  
**Robert Rochefort**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3 – lettera b – punto xii bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*xii bis) il cabotaggio.*

Or. fr

**Emendamento 155**  
**Claude Rolin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a – punto iii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3 – lettera b – punto xii bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*xii bis) il cabotaggio.*

Or. fr

## **Emendamento 156**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 2 – comma 1

#### *Testo proposto dalla Commissione*

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

#### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 157**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Richard Sulík, Zdzisław Krasnodębski**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 2 bis – comma 2 – lettera b

#### *Testo proposto dalla Commissione*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, *nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;*

#### *Emendamento*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano;

Or. en

## Emendamento 158

Jeroen Lenaers

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4 – lettera c

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 2 bis – comma 2 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;

#### *Emendamento*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti, ***così come la non conformità con la legislazione applicabile dell'Unione in materia di lavoro o la sua insufficiente applicazione;***

Or. nl

## Emendamento 159

Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 4 – lettera c

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 2 bis – comma 2 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché ***di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;***

#### *Emendamento*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché ***i pericoli per la salute e la sicurezza del lavoratore derivanti dal mancato rispetto del diritto del lavoro;***

Or. pl

## Motivazione

*Non si possono mettere sullo stesso piano i pericoli per la salute con i rischi di distorsione sul mercato. Occorre soffermarsi su rischi più seri, da qui la necessità di introdurre i pericoli per la salute e la sicurezza del lavoratore.*

### **Emendamento 160**

**Helga Stevens**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 6 – paragrafo 2 bis – comma 2 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, **compromettendo** tra l'altro **le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti**;

#### *Emendamento*

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, **aggirando** tra l'altro **la legislazione sociale e del lavoro applicabile**;

Or. nl

### **Emendamento 161**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Richard Sulík, Zdzisław Krasnodębski**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo proposto dalla Commissione*

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

**"Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti**

#### *Emendamento*

**soppresso**

*annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.";*

Or. en

**Emendamento 162**  
**Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

*Testo proposto dalla Commissione*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. ***Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o***

*Emendamento*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le

*da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati* la cui massa a carico tecnicamente ammissibile *non* superi le 3,5 tonnellate *dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.*

3,5 tonnellate.

Or. en

### **Emendamento 163**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo proposto dalla Commissione*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate

#### *Emendamento*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate

dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. ***Inoltre, le imprese dimostrano di disporre di un importo proporzionato a un salario mensile per ciascun lavoratore mobile a livello del paese dove svolgono abitualmente la loro attività.***

Or. en

### **Emendamento 164**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo proposto dalla Commissione*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado ***in via permanente*** di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno

#### *Emendamento*

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



1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

a) di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato; e

b) *dell'equivalente a due mesi di salario per ciascun lavoratore mobile occupato, a livello dello Stato membro nel quale o dal quale svolge abitualmente le sue attività.*

Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

Or. en

#### *Motivazione*

*Il presente regolamento deve rendere obbligatorio, per gli operatori, disporre di un fondo di garanzia sociale in proporzione al numero di conducenti assunti nello Stato membro di stabilimento. Ciò garantirebbe che i trasportatori siano in grado, in qualsiasi momento, di ottemperare ai loro obblighi inerenti ai salari e ai contributi sociali e che dispongano del potenziale per porre fine alle attuali pratiche con cui i trasportatori dichiarano fallimento e chiudono le società controllate, pur dovendo i salari non versati ai conducenti e i contributi sociali agli Stati membri.*

#### **Emendamento 165** **Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 5 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

### *Testo della Commissione*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

### *Emendamento*

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato ***superiore a 3,5 tonnellate, o di 1 000 EUR per ogni veicolo supplementare il cui peso complessivo di carico tecnicamente ammissibile sia inferiore alle 3,5 tonnellate.*** Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

Or. nl

### **Emendamento 166**

**Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 7 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati l'autorità competente consente che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione, quale una garanzia bancaria, un documento rilasciato da un istituto finanziario che stabilisce l'accesso al credito a nome dell'impresa, o altro documento vincolante comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1, primo comma.

*Emendamento*

2. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati l'autorità competente consente che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione, quale una garanzia bancaria, **una polizza assicurativa**, un documento rilasciato da un istituto finanziario che stabilisce l'accesso al credito a nome dell'impresa, o altro documento vincolante comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1, primo comma.

Or. hu

**Emendamento 167**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 6 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 8 – paragrafo 5

*Testo in vigore*

5. Gli Stati membri possono promuovere una formazione periodica sulle materie elencate nell'allegato I a intervalli di **dieci** anni per garantire che **i gestori dei trasporti** siano **informati** dei cambiamenti che intervengono nel settore.

*Emendamento*

**6 bis) l'articolo 8, paragrafo 5, è così modificato:**

"5. Gli Stati membri possono promuovere una formazione periodica sulle materie elencate nell'allegato I a intervalli di **tre** anni per garantire che **la persona o le persone di cui all'articolo 8, paragrafo 1, sia/siano informata/e** dei cambiamenti che intervengono nel settore."

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

**Emendamento 168**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 1 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

8) all'articolo 12, paragrafo 2, il secondo comma è *soppresso*;

#### *Emendamento*

8) all'articolo 12, paragrafo 2, il secondo comma è *sostituito dal seguente*:

*"Gli Stati membri eseguono controlli almeno ogni tre anni per verificare che le imprese soddisfino i requisiti di cui all'articolo 3";*

Or. en

## **Emendamento 169**

**Karima Delli**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 12 – paragrafo 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

(8) all'articolo 12, paragrafo 2, *il secondo comma è soppresso*;

#### *Emendamento*

(8) all'articolo 12, *il* paragrafo 2 è *sostituito dal seguente*:

*"Gli Stati membri eseguono controlli almeno ogni tre anni per verificare che le imprese soddisfino i requisiti di cui all'articolo 3.";*

Or. en

## **Emendamento 170**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 12

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**8 bis) Gli Stati membri eseguono controlli almeno ogni tre anni per verificare che le imprese soddisfino i requisiti di cui all'articolo 3.**

Or. en

### **Emendamento 171**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 1

*Testo in vigore*

*Emendamento*

**8 bis) all'articolo 12, paragrafo 2, il primo comma è così modificato:**

2. **Fino al 31 dicembre 2014** gli Stati membri eseguono controlli almeno ogni **cinque** anni per verificare che le imprese soddisfino i requisiti di cui all'articolo 3.

"2. Gli Stati membri eseguono controlli almeno ogni **due** anni per verificare che le imprese soddisfino i requisiti di cui all'articolo 3.";

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=IT>)

### **Emendamento 172**

**Claude Rolin**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera -a (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**-a) il paragrafo 1 è così modificato:**

**"1. Ai fini dell'attuazione del presente regolamento, in particolare degli articoli da 11 a 14 e dell'articolo 26, ciascuno**

*Stato membro tiene un registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada che sono state autorizzate da un'autorità competente da esso designata ad esercitare la professione di trasportatore su strada. Il trattamento dei dati contenuti nel registro si svolge sotto il controllo dell'autorità pubblica designata a tal fine. I relativi dati contenuti nel registro elettronico nazionale sono accessibili in tempo reale a tutte le autorità competenti dello Stato membro in questione.";*

Or. fr

**Emendamento 173**

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera -a (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*-a) è inserito il seguente paragrafo:*

*"1 bis. Ai fini dell'aumento dell'efficacia dell'esecuzione transfrontaliera e dei controlli mirati, i dati contenuti nei registri elettronici nazionali sono accessibili in tempo reale a tutte le autorità ispettive competenti di tutti gli Stati membri.*

*L'Autorità europea del lavoro è responsabile del monitoraggio e dell'accesso ai dati contenuti nei registri elettronici nazionali.";*

Or. en

*Motivazione*

*L'accesso in tempo reale ai dati dei registri elettronici nazionali, da parte delle autorità ispettive competenti, rappresenta una necessità per una migliore esecuzione. L'istituzione di*

*una lista nera, analogamente al settore del trasporto aereo, contribuirebbe a impedire alle imprese che non rispettano la presente normativa di operare nel trasporto internazionale. I suddetti elementi dovrebbero rientrare nelle competenze dell'Autorità europea del lavoro, la cui istituzione è prevista entro la fine del 2018, come Jean-Claude Juncker ha accennato nel suo discorso sullo stato dell'Unione del 2017.*

#### **Emendamento 174**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i – parte introduttiva**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2

*Testo proposto dalla Commissione*

i) sono aggiunte le seguenti lettere da  
g) **a j**):

*Emendamento*

i) sono aggiunte le seguenti lettere da  
g) **a k**):

Or. en

#### **Emendamento 175**

**Verónica Lope Fontagné**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i – parte introduttiva**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

i) sono aggiunte le seguenti lettere **da**  
g) **a j**):

*Emendamento*

i) sono aggiunte le seguenti lettere g)  
**e h**):

Or. es

#### **Emendamento 176**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera g bis (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*g bis) i seguenti dati relativi a ogni dipendente, compreso il personale mobile: nome, nazionalità, Stato membro di residenza, Stato membro in cui è stato registrato il contratto di lavoro, Stato membro in cui sono versati i contributi della previdenza sociale e numero di previdenza sociale o nazionale;*

Or. en

**Emendamento 177**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1– punto 11 – lettera a – punto i**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera g ter (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*g ter) totale delle attività, delle passività, del capitale proprio e del fatturato dei due anni precedenti;*

Or. en

**Emendamento 178**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**  
Regolamento (CE) n. 1071/2009  
Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera g quater (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*g quater) fattore di rischio dell'impresa a*



**Emendamento 179**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera h

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

h) il numero dei dipendenti;

h) il numero dei dipendenti, *i loro nomi, la loro nazionalità, il loro paese di residenza, lo Stato membro di versamento dei contributi sociali e il loro numero di previdenza sociale;*

**Emendamento 180**

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera h

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

h) il numero di lavoratori;

h) il numero di lavoratori *assunti nell'impresa nel corso dell'ultimo anno civile;*

*Motivazione*

*L'aggiunta del periodo di riferimento migliora la chiarezza giuridica della disposizione.*

**Emendamento 181**  
**Karima Delli**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera h bis (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*h bis) i dati seguenti relativi a ogni dipendente, compreso il personale mobile: nome, nazionalità, Stato membro di residenza, Stato membro in cui è stato registrato il contratto di lavoro, Stato membro in cui sono versati i contributi della previdenza sociale e numero di previdenza sociale o nazionale;*

Or. en

**Emendamento 182**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a) – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera i

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*i) totale delle attività, delle passività, del capitale proprio e del fatturato degli ultimi due anni;*

*soppresso*

Or. es

**Emendamento 183**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera j bis (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*j bis) i dati seguenti relativi ai conducenti dell'impresa: nome, nazionalità, paese di residenza, Stato membro di registrazione del contratto di lavoro, Stato membro in cui sono versati i contributi della previdenza sociale;*

Or. en

**Emendamento 184**

**Kosma Zlotowski, Czesław Hoc, Richard Sulík, Zdzisław Krasnodębski**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1– punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera i

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*i) totale delle attività, delle passività, del capitale proprio e del fatturato degli ultimi due anni;*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 185**

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera i

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*i) la somma di attivi, obblighi, capitale proprio e fatturato nell'arco degli ultimi due anni;*

*i) la certificazione del rendiconto finanziario annuale oppure altri documenti attestanti le capacità finanziarie di cui all'articolo 7, paragrafo 2;*

Or. pl

## Motivazione

*Sollewa dubbi la pertinenza del requisito di trasmissione dei dati proposto dalla Commissione. Difficile trovare una valida giustificazione per cui tali dati possano migliorare l'applicazione delle norme sull'accesso alla professione di trasportatore. Si propone pertanto di prendere in considerazione le informazioni sui documenti che confermano la capacità finanziaria dell'impresa.*

### **Emendamento 186**

**Verónica Lope Fontagné**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto i**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera j

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*j) fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.;*

*soppresso*

Or. es

### **Emendamento 187**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – punto 11 – lettera a – punto i bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*i bis) è aggiunta la seguente lettera c bis):*

*"c bis) i nomi delle imprese di trasporto su strada gestite in precedenza dai gestori dei trasporti e tutte le informazioni ad esse attinenti;"*

Or. en

**Emendamento 188**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto ii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – comma 2

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. fr

**Emendamento 189**  
**Verónica Lope Fontagné**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a – punto ii**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da e) **ad h)**, in registri separati. In tal caso, i relativi dati sono disponibili su richiesta o direttamente accessibili a tutte le autorità competenti dello Stato membro in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro cinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta. I dati di cui al primo comma,

lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, in conformità alle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, in conformità alle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

Or. es

### **Emendamento 190**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo -1

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*a bis) è aggiunto il seguente paragrafo -1:*

*"-1. Per un'esecuzione transfrontaliera più efficace, i dati contenuti nei registri elettronici nazionali sono accessibili in modo completo e in tempo reale alle autorità competenti di tutti gli Stati membri.";*

Or. en

### **Emendamento 191**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera c

*Testo in vigore*

*Emendamento*

c) nome dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale e, se del caso, nome di un rappresentante legale;

*a bis) all'articolo 16, paragrafo 2, la lettera c) è modificata come segue:*

"c) nome dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale e, se del caso, nome di un rappresentante legale;

*i nomi delle imprese gestite in precedenza dai gestori dei trasporti;"*;

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=IT>)

### **Emendamento 192**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera a ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2 – lettera c

*Testo in vigore*

c) nome dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di onorabilità e **di** idoneità professionale e, se del caso, nome di un rappresentante legale;

*Emendamento*

*a ter) all'articolo 16, paragrafo 2, la lettera c) è modificata come segue:*

"c) nome dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di **cui all'articolo 3 inerenti all'**onorabilità e **all'**idoneità professionale e, se del caso, nome di un rappresentante legale;"

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1071>)

### **Emendamento 193**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera b bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 5

*Testo in vigore*

**5. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2**, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici nazionali siano interconnessi e **accessibili**

*Emendamento*

*b bis) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:*

"5. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici nazionali siano interconnessi e **interoperabili** in tutta

in tutta *la Comunità tramite i punti di contatto nazionali definiti all'articolo 18. L'accessibilità tramite i punti di contatto nazionali e l'interconnessione è attuata entro il 31 dicembre 2012* in modo che le autorità competenti *di qualsiasi Stato membro possano consultare il registro elettronico nazionale di qualsiasi Stato membro.*

*l'Unione, nonché collegati al portale di cui al regolamento (UE) n. 165/2014, in modo che i dati di cui al paragrafo 2 siano direttamente accessibili a tutte le autorità competenti e agli organismi di controllo di tutti gli Stati membri.';*

Or. it

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)

#### **Emendamento 194**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 11 – lettera b ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 6

*Testo in vigore*

*Emendamento*

6. *Le norme comuni relative all'attuazione del paragrafo 5, come il formato dei dati scambiati, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri e la promozione dell'interoperabilità di detti registri con altre pertinenti banche dati sono adottate dalla Commissione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 25, paragrafo 2, e per la prima volta anteriormente al 31 dicembre 2010. Tali norme comuni determinano l'autorità responsabile dell'accesso ai dati, dell'ulteriore uso e dell'aggiornamento dei dati dopo l'accesso e a tal fine includono norme relative alla registrazione e al controllo dei dati.*

*b ter) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:*

*"6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 riguardo alla definizione e all'aggiornamento di norme comuni volte a garantire che i registri elettronici nazionali siano pienamente interconnessi e interoperabili, sia tra di loro che con il portale di cui al regolamento (UE) n. 165/2014, in modo che un'autorità competente o un organismo di controllo di qualunque Stato membro possa accedere direttamente al registro elettronico nazionale di ogni Stato membro come stabilito al paragrafo 5. Tali norme comuni comprendono norme concernenti il formato dei dati scambiati, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri e l'interoperabilità di detti registri, nonché norme specifiche relative*



*all'accesso, alla registrazione e al controllo dei dati."*;

Or. it

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)

## **Emendamento 195**

**Karima Delli**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 11 bis (nuovo)**

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***11 bis) Al fine di garantire un'applicazione equa, semplice ed efficace di tutte le norme dell'UE per i lavoratori mobili, un'Autorità europea del lavoro è responsabile del controllo e dell'esecuzione di tali norme. Essa fornisce assistenza operativa e giuridica agli Stati membri, alle parti sociali e ai lavoratori per l'esecuzione della normativa sociale e l'effettuazione di controlli in tutta l'Europa.***

Or. en

## **Emendamento 196**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, João Pimenta Lopes**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 11 – lettera -a (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 16 – paragrafo 2

*Testo in vigore*

*Emendamento*

2. I registri elettronici nazionali contengono almeno i dati seguenti: a) denominazione e forma giuridica dell'impresa; b) indirizzo della sede; c) nome dei gestori dei trasporti designati per

***-a) il paragrafo 2 è così modificato:***

"2. I registri elettronici nazionali contengono almeno i dati seguenti: a) denominazione e forma giuridica dell'impresa; b) indirizzo della sede; c) nome dei gestori dei trasporti designati per

l'adempimento dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale e, se del caso, nome di un rappresentante legale; d) tipo di autorizzazione, numero di veicoli oggetto dell'autorizzazione e, se del caso, numero di serie della licenza comunitaria e delle copie certificate; e) numero, categoria e tipo di infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), che hanno dato luogo a una condanna o a una sanzione negli ultimi due anni; f) nome delle persone dichiarate inidonee a dirigere le attività di trasporto di un'impresa finché non sia stata ripristinata l'onorabilità di dette persone ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, e misure di riabilitazione applicabili. Ai fini della lettera e), fino al 31 dicembre 2015 gli Stati membri possono scegliere di includere nel registro elettronico nazionale solo le infrazioni più gravi di cui all'allegato IV.

l'adempimento dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale e, se del caso, nome di un rappresentante legale; d) tipo di autorizzazione, numero di veicoli oggetto dell'autorizzazione e, se del caso, numero di serie della licenza comunitaria e delle copie certificate; e) numero, categoria e tipo di infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), che hanno dato luogo a una condanna o a una sanzione negli ultimi due anni; f) nome delle persone dichiarate inidonee a dirigere le attività di trasporto di un'impresa finché non sia stata ripristinata l'onorabilità di dette persone ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, e misure di riabilitazione applicabili. Ai fini della lettera e), fino al 31 dicembre 2015 gli Stati membri possono scegliere di includere nel registro elettronico nazionale solo le infrazioni più gravi di cui all'allegato IV.

*Per un'efficace esecuzione transfrontaliera, i dati contenuti nei registri elettronici nazionali sono accessibili alle autorità competenti di tutti gli Stati membri in tempo reale.";*

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=IT>)

### **Emendamento 197**

**Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 18 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. Per facilitare la cooperazione tra le amministrazioni e la condivisione delle migliori prassi in materia di controlli, gli Stati membri operano di concerto con la piattaforma per la lotta contro il lavoro***

**Emendamento 198**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 18 – paragrafo 4

*Testo proposto dalla Commissione*

4. Se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro **dieci** giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Ove ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che l'ha ricevuta.

*Emendamento*

4. ***In relazione ai paragrafi 1 e 2***, se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro **cinque** giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta **e gli Stati membri interessati intavolano discussioni per risolvere di concerto eventuali difficoltà**. Ove ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che l'ha ricevuta. ***In tal caso, lo Stato membro richiedente può deferire il reclamo alla Commissione la quale può, se del caso, adottare le misure necessarie.***

**Emendamento 199**

**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 18 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

5. Laddove sia difficoltoso o

*Emendamento*

5. Laddove sia difficoltoso o

impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro in questione ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi, spiegando i motivi di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intavolano discussioni per risolvere di concerto eventuali difficoltà.

impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro in questione ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi, spiegando i motivi di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati **cooperano e** intavolano discussioni per risolvere di concerto eventuali difficoltà.

Or. nl

### **Emendamento 200**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 18 – paragrafo 6

#### *Testo proposto dalla Commissione*

6. In risposta alle richieste di cui al paragrafo 3, gli Stati membri forniscono le informazioni richieste ed effettuano i controlli, le ispezioni e le indagini necessari entro **venticinque** giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta, a meno che **non abbiano informato** lo Stato membro richiedente **che la richiesta non è sufficientemente motivata o che sia impossibile o difficoltoso darvi seguito, conformemente ai paragrafi 4 e 5.**

#### *Emendamento*

6. In risposta alle richieste di cui al paragrafo 3, gli Stati membri forniscono le informazioni richieste ed effettuano i controlli, le ispezioni e le indagini necessari entro **quindici** giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta, a meno che **un altro termine non venga stabilito di comune accordo tra gli Stati membri interessati. Ove ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che l'ha ricevuta. In tal caso, lo Stato membro richiedente può deferire il reclamo alla Commissione, la quale può, se del caso, adottare le misure necessarie.**

Or. en

### **Emendamento 201**

**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 18 – paragrafo 9 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**9 bis. Gli Stati membri svolgono controlli in tutto il loro territorio sulle imprese di trasporto collegate (società madre - società controllate) per individuare trasferimenti degli utili sproporzionati o infrazioni legate alla sottofatturazione.**

Or. en

**Emendamento 202**

**Karima Delli**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 18 – paragrafo 9 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**9 bis. Al fine di garantire la massima trasparenza, è resa pubblica una lista dell'Unione dei trasportatori di merci su strada che non rispettano i pertinenti requisiti legali. Tale lista dell'Unione è basata su criteri comuni, elaborati a livello unionale e rivisti con cadenza annuale dall'Autorità europea del lavoro. I trasportatori di merci su strada figuranti sulla lista dell'Unione sono soggetti a un divieto operativo. I divieti operativi presenti sulla lista dell'Unione si applicano in tutto il territorio degli Stati membri. In casi eccezionali, è consentito agli Stati membri di adottare misure unilaterali. In circostanze d'emergenza e quando si confrontano con un problema di sicurezza imprevisto, gli Stati membri hanno la possibilità di emettere immediatamente un divieto operativo per**

*Motivazione*

*Il settore del trasporto aereo dispone di una lista nera mondiale delle compagnie aeree che non rispettano le norme di sicurezza. Alle compagnie presenti su tale lista è vietato operare fintanto che vi figurano. Dato che il rispetto delle norme nel settore del trasporto su strada ha uno stretto legame con la sicurezza stradale, dovrebbe essere creata (e posta sotto la responsabilità dell'Autorità europea del lavoro, in corso di istituzione) quanto prima una lista analoga.*

**Emendamento 203**  
**Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 16**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 26 – paragrafi 3, 4 e 5

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**16) all'articolo 26 sono aggiunti i seguenti paragrafi 3, 4 e 5:**

**soppresso**

**" 3. Ogni anno gli Stati membri elaborano una relazione sull'utilizzo, nel proprio territorio, di veicoli a motore singoli o di insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e la trasmettono alla Commissione entro il 30 giugno dell'anno successivo alla fine del periodo di riferimento. Tale relazione comprende:**

**a) il numero delle autorizzazioni rilasciate agli operatori che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;**

**b) il numero di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, immatricolati**

*nello Stato membro per ciascun anno civile;*

*c) il numero complessivo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, immatricolati nello Stato membro al 31 dicembre di ogni anno;*

*d) la quota stimata dei veicoli a motore singoli o degli insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, nell'insieme delle attività di trasporto su strada di tutti i veicoli immatricolati nello Stato membro, suddivisa per operazioni nazionali, internazionali e di cabotaggio.*

**4.** *In base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti la Commissione presenta, al più tardi entro il 31 dicembre 2024, una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'evoluzione del numero totale di veicoli a motore singoli o di insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate adibiti ai trasporti nazionali ed internazionali. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta nuovamente se sia necessario proporre misure supplementari.*

**5.** *Ogni anno gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi 3 e 4, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite.";*

Or. en

#### **Emendamento 204**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 1**

Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***Il trasporto di container vuoti o di pallet è considerato un trasporto per conto terzi ogniqualvolta è oggetto di un contratto di trasporto.***

***soppresso***

Or. en

### **Emendamento 205**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 1**

Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***Il trasporto di container vuoti o di pallet è considerato un trasporto per conto terzi ogniqualvolta è oggetto di un contratto di trasporto.***

***soppresso***

Or. en

### **Emendamento 206**

**Georges Bach**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 1**

Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**Il trasporto di container vuoti o di pallet è considerato un trasporto per conto terzi ogniqualvolta è oggetto di un contratto di trasporto.**

**Il trasporto di container vuoti o di pallet *non* è considerato un trasporto *internazionale* per conto terzi *ai fini del capo III*.**



*Motivazione*

*Il cabotaggio, di natura temporanea e chiaramente connesso a un'effettiva operazione di trasporto internazionale, può aumentare l'efficienza dei trasporti e ridurre inutili corse a vuoto. L'attuale regime di cabotaggio è abusato da parte delle imprese che eseguono operazioni di cabotaggio sistematiche; queste devono essere impedito per garantire parità di condizioni. Le operazioni di trasporto internazionale che trasportano solamente container vuoti o pallet non dovrebbero pertanto essere ammesse.*

**Emendamento 207****Helga Stevens****Proposta di regolamento****Articolo 2 – punto 1**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 bis

*Testo della Commissione*

Il trasporto di container vuoti o di pallet è considerato un trasporto per conto terzi ***ogniqualevolta è oggetto di un contratto di trasporto.***

*Emendamento*

Il trasporto di container vuoti o di pallet ***non*** è considerato un trasporto per conto terzi ***ai fini del capitolo III sul cabotaggio.***

**Emendamento 208****Karima Delli****Proposta di regolamento****Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 1 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione**Emendamento*

***all'articolo 1 è aggiunto il seguente paragrafo:***

***"1 bis. Il presente regolamento si applica anche al trasporto di merci su strada in entrata o in uscita nel quadro di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE del Consiglio.";***

## **Emendamento 209**

**Michael Detjen**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 1 – paragrafo 2

#### *Testo in vigore*

2. Nel caso di un trasporto da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, il presente regolamento si applica alla parte di percorso effettuato sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. Esso non si applica alla parte di percorso effettuato sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico fintanto che non sia stato concluso il necessario accordo tra la Comunità e il paese terzo interessato.

#### *Emendamento*

***1 bis) all'articolo 1, il paragrafo 2 è così modificato:***

"2. Nel caso di un trasporto da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, il presente regolamento si applica alla parte di percorso effettuato sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. ***Tale percorso di transito è disciplinato dalla direttiva sul distacco dei lavoratori.*** Esso non si applica alla parte di percorso effettuato sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico fintanto che non sia stato concluso il necessario accordo tra la Comunità e il paese terzo interessato.";

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1072>)

## **Emendamento 210**

**Jérôme Lavrilleux, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Renaud Muselier, Franck Proust, Geoffroy Didier**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 1 – paragrafo 5 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***1 bis) all'articolo 1, paragrafo 5, la lettera c) è soppressa.***

*Motivazione*

*Il presente regolamento (CE) n. 1072/2009 e tutte le sue disposizioni devono essere applicabili anche ai veicoli a motore la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate o agli insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, utilizzati per il trasporto su strada.*

**Emendamento 211**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 2 – punto 6

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**6. "trasporto di cabotaggio":  
trasporto nazionale di merci effettuato per  
conto terzi, a titolo temporaneo, in uno  
Stato membro ospitante, comprendente il  
trasporto dal ritiro delle merci presso uno  
o più punti di carico fino alla loro  
consegna in uno o più punti di consegna,  
come precisato nella lettera di vettura;**

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 212**

**Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 2 – punto 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il

trasporto dal ritiro delle merci presso uno o più punti di carico fino alla loro consegna in uno o più punti di consegna, come precisato nella lettera di vettura;

trasporto dal ritiro delle merci presso uno o più punti di carico fino alla loro consegna in uno o più punti di consegna, come precisato nella lettera di vettura, **il cui obiettivo principale è evitare i viaggi a vuoto dei camion;**

Or. fr

#### *Motivazione*

*Il cabotaggio non deve diventare un modo operativo ordinario del trasporto su strada. Il suo obiettivo principale deve essere quello di evitare i viaggi a vuoto dei camion.*

#### **Emendamento 213**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 2 – punto 6

#### *Testo proposto dalla Commissione*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso **uno o più punti** di carico fino alla loro consegna in **uno o più punti** di consegna, **come precisato nella lettera di vettura;**

#### *Emendamento*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso **un punto** di carico fino alla loro consegna in **un punto** di consegna;

Or. en

#### **Emendamento 214**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 – lettera a)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 2 – punto 6

*Testo proposto dalla Commissione*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso **uno o più punti** di carico fino alla loro consegna in **uno o più punti** di consegna, **come precisato nella lettera di vettura;**

*Emendamento*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso **un punto** di carico fino alla loro consegna in **un punto** di consegna;

Or. en

*Motivazione*

*Mentre il cabotaggio, di natura temporanea e chiaramente connesso a un'effettiva operazione di trasporto internazionale da o verso lo Stato membro di stabilimento di un trasportatore, può aumentare l'efficienza dei trasporti e ridurre inutili corse a vuoto, l'attuale regime di cabotaggio è abusato da parte delle imprese che effettuano operazioni di cabotaggio sistematiche con conducenti "nomadi". Questo tipo di cabotaggio sistematico deve essere impedito.*

**Emendamento 215**

**Claude Rolin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 2 – punto 6

*Testo della Commissione*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso **uno o più punti** di carico fino alla loro consegna in **uno o più punti** di consegna, come precisato nella lettera di vettura;

*Emendamento*

6. "trasporto di cabotaggio": trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso **un punto** di carico fino alla loro consegna in **un punto** di consegna, come precisato nella lettera di vettura;

Or. fr

## Emendamento 216

Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 2 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 3

*Testo in vigore*

*Emendamento*

Principio generale

Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente.

**2 bis) *l'articolo 3 è sostituito dal seguente:***

"Principio generale

Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso **di un tachigrafo intelligente, come stabilito al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio\***, di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente.";

---

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

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)

#### *Motivazione*

*Il tachigrafo intelligente agevolerà la registrazione, obbligatoria e automatica, della posizione del veicolo all'inizio e al termine della giornata di lavoro: inoltre, consentirà la raccolta dei dati dei tempi di guida cumulativi in un dato Stato membro. Ciò genererà la possibilità di indicare il rispetto delle norme concernenti, tra l'altro, il distacco dei lavoratori e il cabotaggio.*

## Emendamento 217

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 2 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 3

#### *Testo in vigore*

Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente.

#### *Emendamento*

#### **2 bis) *l'articolo 3 è sostituito dal seguente:***

"Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso di una licenza comunitaria, **di un tachigrafo intelligente di cui al regolamento (UE) n. 165/2014** e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente.";

Or. it

([http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:IT:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:IT:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:IT:PDF))

## Emendamento 218

Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 2 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 3 – comma 1

#### *Testo in vigore*

Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente.

#### *Emendamento*

#### **2 bis) *l'articolo 3 è così modificato:***

"Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso **di un tachigrafo intelligente, come stabilito al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014**, di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente.";

Or. en

## **Emendamento 219**

**Jeroen Lenaers**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:**

**soppresso**

**"2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.";**

Or. nl

## **Emendamento 220**

**Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Renate Weber**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto**

**2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto**



internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio **nello** Stato membro ospitante **o negli Stati membri limitrofi**. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.;

internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, **fino a tre** trasporti di cabotaggio **in seguito al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo** allo Stato membro ospitante. **Il primo carico nel corso di un trasporto di cabotaggio può iniziare a partire dalle ore 00:00 del giorno successivo all'ultimo scarico di un trasporto internazionale in entrata.** L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio **prima di lasciare lo Stato membro ospitante** deve avere luogo entro 7 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. **Entro il termine di cui al primo comma, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del primo comma, purché siano limitati a un trasporto per Stato membro entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione. Il periodo per il cabotaggio termina alle ore 24:00 del settimo giorno.**

Or. en

**Emendamento 221**  
**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto

*Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto

internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.;

internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **24 ore** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

*Le imprese di trasporto su strada non sono autorizzate ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante nell'arco di sette giorni dal termine del periodo di 24 ore di cui al primo comma.*

Or. en

## **Emendamento 222**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene

entro **5 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.;

entro **1 giorno** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

***Le imprese di trasporto su strada non sono autorizzate ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro ospitante nell'arco di 7 giorni dal termine del periodo di 1 giorno di cui al paragrafo 1.***

Or. en

### **Emendamento 223**

**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante ***o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.***

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 ***non*** sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante.

Or. fr

### **Emendamento 224**

**Georges Bach**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante ***o negli Stati membri limitrofi***. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso ***del*** trasporto internazionale in entrata.

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **3** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso ***di tale*** trasporto internazionale in entrata, ***nell'ambito di un contratto di trasporto. Questo stesso veicolo non è autorizzato ad effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro ospitante nell'arco di 7 giorni dal termine del suo trasporto di cabotaggio.***

Or. en

#### *Motivazione*

*Per contribuire ad impedire il cabotaggio sistematico, ai trasporti di cabotaggio del trasportatore dovrebbe seguire una fase intermedia prima dell'autorizzazione ad eseguire un altro trasporto di cabotaggio nello stesso Stato membro ospitante.*

## **Emendamento 225**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante **o negli Stati membri limitrofi**. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.;

*Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **tre** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

***I veicoli di cui al primo comma del presente paragrafo rientrano nello Stato membro di origine al più tardi entro due settimane dal momento dell'uscita da tale Stato membro.***

Or. it

**Emendamento 226**

**Anne Sander, Elisabeth Morin-Chartier, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante **o negli Stati**

*Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante, **al fine di**

**membri limitrofi.** L'ultimo scarico nel corso di **un** trasporto di cabotaggio avviene entro **5** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

**evitare un viaggio di ritorno con veicolo vuoto.** L'ultimo scarico nel corso **dell'unica operazione** di trasporto di cabotaggio **autorizzata** avviene entro **3** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Or. fr

#### *Motivazione*

*Il cabotaggio deve essere determinato e limitato a un'operazione di trasporto entro tre giorni, per evitare situazioni di concorrenza sleale tra i trasportatori. Tale pratica non deve diventare un modo operativo ordinario del trasporto su strada, ma rispondere semplicemente alle preoccupazioni ambientali e di redditività economica del trasporto internazionale, consentendo di evitare viaggi a vuoto dei camion.*

#### **Emendamento 227**

**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **6** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Or. en

## **Emendamento 228**

**Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Krzysztof Hetman**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 7 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Or. pl

#### *Motivazione*

*Secondo i principi dei libri bianchi, nell'Unione europea dovrebbe aver luogo una liberalizzazione graduale dei servizi di cabotaggio. Si propone pertanto di lasciare 7 giorni come periodo di tempo previsto per la realizzazione dei trasporti di cabotaggio senza un numero massimo di operazioni, aspetto difficile da controllare.*

## **Emendamento 229**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata **da un altro** Stato

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata **da o verso lo** Stato

membro *o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati* ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante *o negli Stati membri limitrofi*. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso *del* trasporto internazionale in entrata.

membro *di stabilimento di un trasportatore, il trasportatore è autorizzato* ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **48 ore** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso *di tale* trasporto internazionale in entrata, *nell'ambito di un contratto di trasporto*.

Or. en

### **Emendamento 230**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

*Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **7 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Or. en

### **Emendamento 231**

**Georgi Pirinski**



**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo proposto dalla Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

*Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 7 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Or. en

**Emendamento 232**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel

*Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel

corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata;

corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **3** giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata;

Or. nl

**Emendamento 233**  
**Claude Rolin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2 Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **5 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

*Emendamento*

2 Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro **1 giorno** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

Or. fr

**Emendamento 234**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera a bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) è aggiunto il seguente paragrafo 2 bis:*

*"2 bis. Qualsiasi operazione di cabotaggio dovrebbe essere remunerata secondo le norme vigenti nello Stato in cui ha luogo il cabotaggio o nell'ambito di un distacco. Il cabotaggio è pertanto vietato nella sua vecchia interpretazione derogatoria del diritto dello Stato membro ospitante.";*

Or. fr

**Emendamento 235**

**Verónica Lope Fontagné**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2 bis. Lo svolgimento di tali operazioni è inteso al ritorno allo Stato membro di stabilimento dell'impresa.*

Or. es

**Emendamento 236**

**Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Renate Weber**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 3 – comma 1

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può

produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale.;

produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale, *nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente con una lettera di vettura. È opportuno che lettere di vettura siano a pronta disposizione sul veicolo.*

*Ogni lettera di vettura contiene il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio utilizzati. La lettera di vettura può essere presentata per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR.*

*Non sono richiesti documenti supplementari al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dal presente articolo.*

*Sono mantenuti registri relativi ai 28 giorni precedenti. È opportuno che i registri siano mantenuti presso l'impresa. Nel corso di un controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale dell'impresa, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di fornire le lettere di vettura dei 28 giorni precedenti.*

Or. en

#### **Emendamento 237**

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera b)**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 3 – comma 1

#### *Testo proposto dalla Commissione*

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono

#### *Emendamento*

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono

considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale.;

considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale *da o verso il suo Stato membro di stabilimento e se il valore del contratto di trasporto per tale trasporto internazionale precedente non è evidentemente inferiore rispetto al valore combinato dei contratti di trasporto per le operazioni di cabotaggio.*

Or. en

**Emendamento 238**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 3 – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento *solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale.*

*Emendamento*

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente *non* sono considerati conformi al presente regolamento.

Or. fr

**Emendamento 239**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 3 – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da

*Emendamento*

"I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da

un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente *il precedente* trasporto internazionale.

un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente *l'effettivo* trasporto internazionale *precedente*.

Or. nl

#### **Emendamento 240**

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*b bis) è inserito il seguente paragrafo:*

*"3 bis. Al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dal presente articolo, le autorità competenti dello Stato membro che ospita l'operazione di cabotaggio verificano:*

- a) i dati del tachigrafo relativi al giorno corrente e quelli relativi ai 56 giorni precedenti;*
- b) le lettere di vettura elettroniche relative al giorno corrente e ai 56 giorni precedenti;*
- c) la notifica di cui al paragrafo 1.";*

Or. en

#### **Emendamento 241**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera b bis (nuova)**

*Testo in vigore*

*Non sono richiesti documenti supplementari* al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dal presente articolo.

*Emendamento*

***b bis) all'articolo 8, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:***

"Al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dal presente articolo, ***le autorità competenti dello Stato membro che ospita l'operazione di cabotaggio possono richiedere documenti supplementari e verificare i dati inerenti:***

- a) al tachigrafo***
- b) alla lettera di vettura elettronica."***

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:02009R1072-20130701&from=it>)

**Emendamento 242**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 4 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite o trasmesse agli agenti preposti al controllo dello Stato membro ospitante su richiesta e durante un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR\*. 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 le prove di cui al paragrafo 3.

*Emendamento*

Le prove di cui al paragrafo 3 sono ***conservate a bordo del veicolo ed*** esibite o trasmesse agli agenti preposti al controllo dello Stato membro ospitante su richiesta e durante un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale ***una lettera di vettura elettronica*** (l'eCMR)\*. 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 le prove

*supplementari* di cui al paragrafo 3.

Or. en

### **Emendamento 243**

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera c**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 4 bis

##### *Testo proposto dalla Commissione*

Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite o trasmesse agli agenti preposti al controllo dello Stato membro ospitante su richiesta e durante un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR\*. 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 le prove di cui al paragrafo 3.

##### *Emendamento*

Le prove di cui al paragrafo 3 sono ***conservate a bordo del veicolo e sono*** esibite o trasmesse agli agenti preposti al controllo dello Stato membro ospitante su richiesta e durante un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR\*. 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 le prove di cui al paragrafo 3.

Or. en

### **Emendamento 244**

**Claude Rolin**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera c**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 8 – paragrafo 4 bis

##### *Testo della Commissione*

Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite ***o trasmesse*** agli agenti preposti al

##### *Emendamento*

Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite agli agenti preposti al controllo dello Stato



controllo dello Stato membro ospitante su richiesta e durante un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR\*. 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 le prove di cui al paragrafo 3.

membro ospitante su richiesta e durante un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR\*. 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 le prove di cui al paragrafo 3.

Or. fr

### **Emendamento 245**

**Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Renate Weber**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 3

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**[...]**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Obsoleto*

### **Emendamento 246**

**Karima Delli, Terry Reintke**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera c bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 4 ter (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***c bis) è inserito il paragrafo seguente:***

**"4 ter. Per un monitoraggio efficace del rispetto del presente regolamento, le imprese di trasporto stradale comunicano per iscritto, mediante dichiarazione, alle autorità competenti nazionali del caso dello Stato membro che ospita l'attività di cabotaggio – al più tardi all'inizio del trasporto di cabotaggio e nella/in una delle lingua/e ufficiale/i dello Stato membro ospitante, oppure in un'altra/altra lingua/e da questo accettata/e – le informazioni pertinenti e necessarie a consentire un efficace controllo dei trasporti di cabotaggio. Tali informazioni comprendono almeno quanto segue:**

- a) l'identità dello speditore;**
- b) la durata stimata del trasporto di cabotaggio;**
- c) i seguenti dati relativi a ciascun conducente: nome, Stato membro di residenza, Stato membro in cui è registrato il contratto di lavoro, Stato membro in cui sono versati i contributi della previdenza sociale, numero di previdenza sociale o nazionale."**

Or. en

**Emendamento 247**  
**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 5 bis (nuovo)**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 9

*Testo in vigore*

Articolo 9  
Norme applicabili ai trasporti di cabotaggio  
1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta, salvo altrimenti

*Emendamento*

**(5 bis) l'articolo 9 è così modificato:**

"Articolo 9  
Norme applicabili ai trasporti di cabotaggio  
1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta, salvo altrimenti

disposto dalla normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante per quanto riguarda:

- a) le condizioni che disciplinano il contratto di trasporto;
- b) i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali;
- c) le disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, in particolare merci pericolose, derrate deperibili e animali vivi;
- d) il tempo di guida e i periodi di riposo;
- e) l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sui servizi di trasporto.

I pesi e le dimensioni di cui al primo comma, lettera b), possono eccedere, se del caso, quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del trasportatore, ma non possono in nessun caso violare i limiti fissati dallo Stato membro ospitante per il traffico nazionale oppure le caratteristiche tecniche citate nelle prove di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui al paragrafo 1 sono applicate ai trasportatori non residenti alle medesime condizioni imposte ai trasportatori stabiliti nello Stato membro ospitante, al fine di evitare qualsiasi discriminazione fondata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento.

disposto dalla normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante per quanto riguarda:

- a) le condizioni che disciplinano il contratto di trasporto;
- b) i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali;
- c) le disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, in particolare merci pericolose, derrate deperibili e animali vivi;
- d) il tempo di guida e i periodi di riposo;
- e) l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sui servizi di trasporto;

***e bis) le tariffe minime salariali e le ferie retribuite annuali, come stabilito alle lettere b) e c) del primo comma dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.***

I pesi e le dimensioni di cui al primo comma, lettera b), possono eccedere, se del caso, quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del trasportatore, ma non possono in nessun caso violare i limiti fissati dallo Stato membro ospitante per il traffico nazionale oppure le caratteristiche tecniche citate nelle prove di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico

internazionale.

*Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui al paragrafo 1 sono applicate ai trasportatori non residenti alle medesime condizioni imposte ai trasportatori stabiliti nello Stato membro ospitante, al fine di evitare qualsiasi discriminazione fondata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento.";*

Or. en

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2009.300.01.0072.01.ITA&toc=OJ:L:2009:300:TOC](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2009.300.01.0072.01.ITA&toc=OJ:L:2009:300:TOC))

#### Motivazione

*Per chiarire che le condizioni dei lavoratori distaccati (tariffe minime salariali e ferie retribuite annuali) si applicano direttamente e completamente a qualsiasi trasporto di cabotaggio dal primo giorno a partire da cui ha luogo l'intero trasporto in uno Stato membro ospitante.*

#### Emendamento 248

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### Proposta di regolamento

**Articolo 2 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**5 bis) è aggiunto il seguente articolo 8 bis:**

**"Notifica elettronica**

***Le imprese di trasporto su strada garantiscono, mediante notifica elettronica o scritta precedente ogni trasporto di cabotaggio eseguito, che le autorità competenti di tutti gli Stati membri siano debitamente messe a conoscenza del trasporto di cabotaggio e delle informazioni pertinenti e necessarie a consentire un efficace controllo dei trasporti di cabotaggio, al più tardi all'inizio. Tale notifica è effettuata in una***

*delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in un'altra lingua accettabile e comprende le seguenti informazioni:*

*i) il nome dello speditore;*

*ii) la durata stimata del trasporto;*

*iii) il nome del conducente, il suo paese di residenza, il suo paese di versamento dei contributi sociali e il suo numero di previdenza sociale.";*

Or. en

#### **Emendamento 249**

**Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto, Enrique Calvet Chambon, Renate Weber**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera f (nuova)

*Testo in vigore*

*Emendamento*

*5 bis) all'articolo 9, paragrafo 1, è aggiunta la lettera f):*

*"f) l'applicazione delle norme derivanti dalla 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.";*

Or. en

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/ALL/?uri=CELEX:32009R1072>)*

*Motivazione*

*Qualsiasi prescrizione per il settore dovrebbe derivare unicamente dalla lex specialis.*

#### **Emendamento 250**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 2 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**5 bis) all'articolo 9, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:**

**"e bis) le tariffe minime salariali e le ferie retribuite annuali, come stabilito all'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettere b) e c), della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.";**

Or. it

## **Emendamento 251**

**Rina Ronja Kari, Paloma López Bermejo, Tania González Peñas, João Pimenta Lopes**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 2 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 9 – paragrafo 1 – comma 1

*Testo in vigore*

*Emendamento*

**5 bis) all'articolo 9, paragrafo 1, il primo comma è così modificato:**

1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta, salvo altrimenti disposto dalla normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante per quanto riguarda: a) le condizioni che disciplinano il contratto di trasporto; b) i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali; c) le disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, in particolare merci pericolose, derrate deperibili e animali vivi; d) il tempo di guida e i periodi di riposo; e) l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sui servizi di trasporto.

"1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta, salvo altrimenti disposto dalla normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante per quanto riguarda: a) le condizioni che disciplinano il contratto di trasporto; b) i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali; c) le disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, in particolare merci pericolose, derrate deperibili e animali vivi; d) il tempo di guida e i periodi di riposo; e) l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sui servizi di trasporto; **f) le condizioni per il distacco**

*dei lavoratori.'";*

Or. en

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1072&qid=1518467133968&from=IT>)*

**Emendamento 252**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen, Elena Gentile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 ter (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera e bis (nuova)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*5 ter) all'articolo 9, paragrafo 1, è aggiunta la seguente lettera:*

*"e bis) le tariffe minime salariali e le ferie retribuite annuali, come stabilito alle lettere b) e c) del primo comma dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio \*.'";*

---

*\* 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).*

Or. en

**Emendamento 253**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis

7) è inserito il seguente articolo 10 bis: **soppresso**

**"Articolo 10 bis**

**Controlli**

**1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 2% di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il 3% a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.**

**2. Gli Stati membri procedono a controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a maggior rischio di violare le disposizioni del presente capo 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\*\*\*\*.**

**3. Gli Stati membri effettuano, almeno tre volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\*\***



*scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.";*

---

**\*\*\* Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).**

**\*\*\*\*Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).**

Or. en

**Emendamento 254**  
**Siôn Simon**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 7 bis (nuovo)**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 10 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*7 bis) è inserito il seguente articolo 10 bis:*

*"Al fine di proseguire l'esecuzione degli obblighi previsti dal presente capitolo, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia nazionale di controllo. 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\*, e si avvale delle informazioni e dei dati registrati, elaborati o*

*immagazzinati dai tachigrafi intelligenti nell'arco di un periodo di 56 giorni. Il tachigrafo intelligente è introdotto in via obbligatoria su tutti i veicoli adibiti ai trasporti internazionali e al cabotaggio entro e non oltre il 2 gennaio 2020."';*

---

*\* Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio*

Or. en

**Emendamento 255**  
**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – punto 7**  
Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 10 bis – paragrafo 1

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

*1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 2% di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il 3% a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 256**  
**Helga Stevens**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 2 % di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il 3 % a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

*Emendamento*

1. Ciascuno Stato membro **assicura una politica di applicazione esauriente ed efficace sul suo territorio. A questo riguardo, ogni Stato membro** organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 2 % di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il 3 % a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

Or. nl

**Emendamento 257**  
**Dominique Martin, Joëlle Mélin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 2 % di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il 3 % a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di

*Emendamento*

1. **Il cabotaggio da parte di un trasportatore immatricolato all'estero è vietato.** Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 4 % di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è

tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

aumentata ad almeno il **6** % a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

Or. fr

### **Emendamento 258**

**Karima Delli, Terry Reintke**  
a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 10 bis – paragrafo 1

#### *Testo proposto dalla Commissione*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno **il 2** % di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il **3** % a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

#### *Emendamento*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno **l'8** % di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il **10** % a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

Or. en

### **Emendamento 259**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009  
Articolo 10 bis – paragrafo 1

*Testo proposto dalla Commissione*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il **2 %** di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno **il 3 %** a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

*Emendamento*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il **6 %** di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno **l'8 %** a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

Or. en

**Emendamento 260**  
**Jeroen Lenaers**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il **2 %** di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il **3 %** a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

*Emendamento*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il **4 %** di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il **6 %** a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

Or. nl

## Emendamento 261

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 7

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il **2 %** di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il **3 %** a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

#### *Emendamento*

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il **5 %** di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il **10 %** a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

Or. it

## Emendamento 262

Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 7

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 3

#### *Testo proposto dalla Commissione*

3. Gli Stati membri effettuano, almeno **tre** volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma

#### *Emendamento*

3. Gli Stati membri effettuano, almeno **sei** volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio, **che potranno essere effettuati unitamente ai controlli eseguiti ai sensi della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su

dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

Or. en

### **Emendamento 263** **Jeroen Lenaers**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri effettuano, almeno **tre** volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

#### *Emendamento*

3. Gli Stati membri effettuano, almeno **sei** volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio, **che potranno coincidere con i controlli effettuati conformemente all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE.** Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

Or. nl

### **Emendamento 264** **Dominique Martin, Joëlle Mélin**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri effettuano, almeno **tre** volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

#### *Emendamento*

3. Gli Stati membri effettuano, almeno **sei** volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio, **che potranno coincidere con i controlli effettuati conformemente all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE.** Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

Or. fr

## **Emendamento 265**

**Emilian Pavel, Claudia Țapardel**

## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 2 – punto 7**

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 10 bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

#### *Testo proposto dalla Commissione*

#### *Emendamento*

**3 bis. Gli Stati membri svolgono, almeno una volta l'anno, controlli contabili concertati sulle imprese di trasporto che hanno società controllate in altri Stati membri, al fine di individuare e sanzionare trasferimenti degli utili sproporzionati o pratiche di sottofatturazione.**

Or. en



**Emendamento 266**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 14 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***Articolo 14 bis***

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 267**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 14 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***Responsabilità***

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 268**

**Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 14 bis

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

***Gli Stati membri prevedono sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi commissionino intenzionalmente servizi di***

***soppresso***

*trasporto che comportano infrazioni del presente regolamento.*

Or. en

**Emendamento 269**

**Siôn Simon, Ole Christensen, Evelyn Regner, Rory Palmer, Guillaume Balas, Alex Mayer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Michael Detjen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 14 bis – comma 1

*Testo proposto dalla Commissione*

Gli Stati membri prevedono sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi commissionino *intenzionalmente* servizi di trasporto che comportano infrazioni del presente regolamento.

*Emendamento*

Gli Stati membri prevedono sanzioni *efficaci e dissuasive* nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi commissionino servizi di trasporto che comportano infrazioni del presente regolamento.

Or. en

**Emendamento 270**

**Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 8**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 14 bis – comma 1

*Testo della Commissione*

Gli Stati membri prevedono sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi commissionino *intenzionalmente* servizi di trasporto che comportano infrazioni del presente regolamento.

*Emendamento*

Gli Stati membri prevedono sanzioni *efficaci, proporzionate e dissuasive* nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi commissionino servizi di trasporto che comportano infrazioni del presente regolamento.

**Emendamento 271**

**Georgi Pirinski**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 10 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 17 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**3 bis. Entro la fine del 2022, la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato unionale del trasporto su strada. La relazione contiene un'analisi della situazione del mercato, compresa una valutazione dell'efficacia dei controlli e dell'evoluzione delle condizioni di impiego nel settore, e valuta se l'armonizzazione delle norme in materia, tra l'altro, di attuazione, di oneri relativi all'uso delle strade nonché di legislazione sociale e di sicurezza abbia fatto registrare progressi tali da poter prendere in considerazione l'ulteriore apertura dei mercati nazionali del trasporto su strada, incluso il cabotaggio.**

Or. en

**Emendamento 272**

**Emilian Pavel, Claudia Tapardel**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 10 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 17 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo proposto dalla Commissione*

*Emendamento*

**3 bis. Entro e non oltre il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero delle imprese di trasporti che hanno società controllate in altri Stati membri e il numero delle imprese di trasporti dove sono state**

*effettuate verifiche relative alle infrazioni legate alla sottofatturazione e/o a trasferimenti degli utili sproporzionati.*

Or. en

## **Emendamento 273**

**Michael Detjen**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 5 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 8 – paragrafo 2

#### *Testo in vigore*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, ***fino a tre trasporti*** di cabotaggio ***successivi*** al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. ***L'ultimo*** scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. ***Entro il termine di cui al primo comma, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del primo comma, purché siano limitati ad un trasporto per Stato membro entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione.***

#### *Emendamento*

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, ***un trasporto*** di cabotaggio ***successivo*** al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. ***Lo*** scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. ***In seguito a tale operazione di cabotaggio, per i successivi sette giorni non sono consentiti ulteriori*** trasporti di cabotaggio ***nello*** Stato membro ospitante in questione. ***In deroga a tale disposizione, un trasporto di cabotaggio è sempre consentito quando il luogo geografico di scarico di un'operazione di cabotaggio si trova più vicino al luogo in cui è situata l'impresa rispetto al luogo di carico dell'operazione stessa, a condizione che il primo luogo di carico si trovi in un raggio di 200 chilometri dal luogo di scarico dell'ultimo trasporto transfrontaliero.***

Or. de

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)*