

Con il patrocinio dell'Albo nazionale degli
autotrasportatori



Con il patrocinio del Ministero delle
infrastrutture e dei trasporti



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



Accesso alla professione di trasportatore di merci su strada Codice dell'autotrasporto

a cura di Stefano Pollastrelli



Accesso alla professione
di trasportatore
di merci su strada

Codice dell'autotrasporto

a cura di Stefano Pollastrelli

Con il patrocinio dell'Albo
nazionale degli autotrasportatori

Con il patrocinio del Ministero delle
infrastrutture e dei trasporti



In collaborazione con



unimc
UNIVERSITÀ DI MACERATA

**DIPARTIMENTO DI
GIURISPRUDENZA**

Isbn 978-88-6056-931-8 (print)
Isbn 978-88-6056-932-5 (PDF)
Prima edizione: settembre 2024
©2024 eum edizioni università di macerata

Palazzo Ciccolini, via XX settembre, 5 – 62100 Macerata
info.ceum@unimc.it
<https://eum.unimc.it>

L'edizione digitale online è pubblicata in Open Access sul sito web eum.unimc.it secondo i termini della licenza internazionale Creative Commons Attribuzione - Condividi allo stesso modo 4.0 (CC-BY-SA 4.0).

Sommario

Accesso alla professione di autotrasportatore. Una testimonianza che possa confermare nel tempo l'importanza di avere un sindacato di categoria forte ed attivo	9
Prefazione di Stefano Pollastrelli	11
SEZIONE I	
Normativa nazionale	
Legge 6 giugno 1974, n. 298. Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada	15
Legge 23 dicembre 1997, n. 454. Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità	31
Decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395. Attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 10 ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali	44
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Decreto 28 aprile 2005, n. 161. Regolamento di attuazione del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, modificato dal decreto legislativo n. 478 del 2001, in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di viaggiatori e merci	56
Legge 1° marzo 2005, n. 32. Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose	59
Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284. Riordino della Consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori	62
Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286. Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore	71
Legge 24 dicembre 2007, n. 244. Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)	90

Decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2008, n. 133. Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria	91
Decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. (Attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio)	95
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Decreto 25 novembre 2011. Disposizioni tecniche di prima applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, circa norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio	102
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Decreto dirigenziale 10 gennaio 2012. Disposizioni di attuazione dell'articolo 11, comma 1 e comma 2, punto 1 del decreto 25 novembre 2011 in materia di Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada	112
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Decreto dirigenziale 25 gennaio 2012. Disposizioni applicative dell'articolo 5 del Decreto 25 novembre 2011 del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, per il requisito di "stabilimento" di cui all'articolo 5 del Regolamento (CE) 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	116
Decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35. Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo	121
Legge 23 dicembre 2014, n. 190. Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)	123
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Decreto 8 aprile 2022. Attuazione delle modifiche introdotte ai regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 con il regolamento (UE) 2020/1055 in materia di accesso alla professione ed al mercato del trasporto su strada	127
Decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27. Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012	132
Decreto legge 13 giugno 2023, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 10 agosto 2023, n. 103. Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano	146

SEZIONE II

Normativa unionale

Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 gennaio 2006 relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada	151
Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio	155
Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio	176
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	183
Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (Rifusione)	202
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	216
Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 n. 1054, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi	245
Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada	261
Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci	279
Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012	296

Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 della Commissione del 16 luglio 2021 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 per quanto riguarda le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti	315
Direttiva (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 aprile 2022 che modifica la direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada	317
Regolamento di esecuzione (UE) 2023/980 della Commissione del 16 maggio 2023 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 per quanto riguarda un tachigrafo intelligente di transizione e il suo uso del servizio aperto di autenticazione dei messaggi di navigazione di Galileo e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228	323
Direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione del 14 marzo 2024 recante modifica della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada	326
Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 aprile 2024 che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo	328

SEZIONE III

Normativa internazionale

Convenzione di Ginevra 19 maggio 1956 relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), come modificata dal Protocollo di Ginevra 5 luglio 1978 (Testo consolidato)	337
Protocollo addizionale di Ginevra 20 febbraio 2008 alla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), concernente la lettera di vettura elettronica	351

Accesso alla professione di autotrasportatore.

Una testimonianza che possa confermare nel tempo l'importanza di avere un sindacato di categoria forte ed attivo

Il 20 Settembre 1974 veniva costituita la “Federazione Italiana Trasportatori” (F.I.T.A.). CNA FITA nasce nell'alveo del sistema confederale della CNA, per tutelare, assistere e rappresentare i propri associati sia del trasporto merci per conto terzi, che del trasporto persone.

Negli anni settanta e per altri lunghi anni a venire, entrare a far parte della CNA, era sinonimo di appartenenza, di sensibilità sociale, di emozioni condivise.

La capacità di ascoltare, il coinvolgimento, la lealtà ed il coraggio, erano le caratteristiche spiccate delle donne e degli uomini che, all'interno della Confederazione, hanno contribuito a connotare e rendere grande la Federazione Italiana Trasportatori - F.I.T.A.

Ma col passare degli anni, anche quando sono venuti meno tutti i tradizionali punti di riferimento, ciò che ha continuato a rendere la F.I.T.A. una vera e propria stella polare del settore, sono state le grandi competenze dei colleghi.

Un talento che ha popolato nella stessa misura ogni luogo, dalla più piccola e sperduta sede territoriale, a quella nazionale.

Senza questa grande dote, è impossibile essere credibili, soprattutto in un settore che è tra i più complessi, dal punto di vista normativo ed organizzativo, dell'intero panorama economico del nostro Paese.

Per dare quindi continuità al successo che ha contraddistinto l'attività della F.I.T.A. in questi primi cinquant'anni, mettiamo a disposizione dei posteri questo volume con l'intento di favorire le conoscenze di chi terrà vivo nel tempo questo nobile impegno sindacale.

Grazie alla preziosa collaborazione con il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Macerata, il testo si erge anche ad autorevole strumento didattico per coloro che si accingono ad accedere alla professione di autotrasportatore di merci su strada.

Un piccolo contributo che rimarrà nel tempo e che ci auspichiamo possa essere utile per tutti coloro che desiderano approfondire queste tematiche normative.

Ma l'auspicio maggiore che ha ispirato la decisione di realizzare questo lavoro, è stato quello di lasciare una testimonianza che possa confermare l'importanza di avere un'associazione di categoria forte ed attiva.

Per garantire conoscenze, equità, giustizia e sicurezza, è importante che il sindacato di categoria resti sempre un punto di riferimento per gli autotrasportatori di tutto il mondo.

MANDATO 2021-2025

Il Presidente Nazionale CNA F.I.T.A.

Patrizio Ricci

Il Responsabile Nazionale CNA F.I.T.A.

Mauro Concezzi

Prefazione

Il trasporto di merci su strada in Europa rappresenta la modalità di gran lunga prevalente rispetto all'uso di soluzioni di trasporto alternative (ferroviario e marittimo), confermandosi un segmento importante per la crescita economica ed occupazionale del mercato interno, creando ricchezza e nuovi scambi commerciali.

Ancora oggi, l'autotrasporto di merci presenta problemi, non ancora risolti, e problemi nuovi, sopraggiunti a seguito di una mutata visione economica, sociale, ecologica, energetica, imprenditoriale, infrastrutturale e tecnologica, che ha investito pienamente il settore, alle prese, costantemente, con una crescente e incontrollabile concorrenza internazionale.

In questo scenario, soggetto a repentini mutamenti, dovuti anche a fasi di instabilità in diverse aree geografiche, è importante che il trasporto di merci su strada conservi un profilo efficiente, competitivo e sostenibile, che deve essere garantito da una perspicace e diretta azione politica, cui sono chiamati i singoli governi e l'Unione europea, orientata alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti.

In questi ultimi anni, il comparto dell'autotrasporto di merci è stato caratterizzato da una proliferazione normativa, sempre più incessante, accompagnata, sovente, da una stratificata e complessa modificazione dell'apparato legislativo di riferimento, nazionale e unionale, che ha compenetrato, in profondità, le modalità di accesso alla professione di trasportatore di merci su strada.

La disciplina normativa dell'autotrasporto di merci appare, allo stato, quanto mai farraginoso, articolato, a volte sfuggente, soggetta inevitabilmente a fisiologiche fibrillazioni, spesso dovute a esigenze di politica sociale, economica e di sicurezza, suscettibile di vistose interferenze con altri settori dell'ordinamento giuridico.

Il volume che tiene conto dell'ampio panorama normativo riguardante la fenomenologia dell'autotrasporto di merci, a partire dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 fino alle nuove regole unionali, racchiuse nel c.d. "pacchetto mobilità" del 2020 e in precipui atti normativi in materia sociale del 2024, ed è corredato da richiami e note esplicative, potrà risultare uno strumento utile a tutti gli associati, agli operatori e professionisti del settore.

Il merito di aver voluto progettare questo volume, alla stregua di un testo unico sistematico, spetta a CNA-Fita, della cui realizzazione è stato incaricato il sottoscritto, che ringrazia per la fiducia accordata e per aver potuto operare discrezionalmente, cercando di coniugare al profilo pratico anche quello scientifico, nella scelta metodologica e nella selezione e predisposizione delle fonti normative (nazionali, unionali e internazionali), regolanti il trasporto di merci su strada.

Prof. Avv. Stefano Pollastrelli
Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza
Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti
Università di Macerata

SEZIONE I
Normativa nazionale

Legge 6 giugno 1974, n. 298

Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada¹

TITOLO I

Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi

1. Istituzione dell'albo. – Presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1), è istituito un albo che assume la denominazione di «Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi».

Presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono istituiti gli albi provinciali che nel loro insieme formano l'albo nazionale.

L'iscrizione nell'albo è condizione necessaria per l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Gli albi sono pubblici.

Presso ciascun albo è istituita una sezione speciale alla quale sono iscritte le cooperative a proprietà divisa e i consorzi regolarmente costituiti il cui scopo sociale sia quello di esercitare l'auto-

trasporto anche od esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie (2).

I requisiti e le condizioni di cui all'articolo 13 della presente legge, in quanto applicabili alle cooperative e ai consorzi indicati nel precedente comma, si ritengono soddisfatti se posseduti dalle imprese socie (2).

Con il regolamento di esecuzione saranno stabilite le modalità e la documentazione necessarie alla dimostrazione del rapporto associativo, nonché le norme per l'applicazione delle disposizioni contenute nel precedente comma (2).

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

(2) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 5 bis, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132.

2. Costituzione dei comitati (1). – *(Abrogato)*

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284 (Riordino della consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli autotrasportatori).

¹ Pubblicata in G.U. n. 200 del 31 luglio 1974 ed in vigore dal 1° agosto 1974.

3. Comitato centrale (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

4. Comitati provinciali (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

5. Comitati regionali (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

6. Componenti effettivi e supplenti (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

7. Durata del mandato (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

8. Attribuzioni del comitato centrale (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

9. Attribuzioni dei comitati provinciali (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

10. Attribuzioni dei comitati regionali (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

11. Deliberazione dei comitati (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

12. Iscrizione nell'albo. – Le persone fisiche o giuridiche che intendono iscriversi all'albo devono farne domanda al comitato provinciale nella cui circoscrizione l'impresa ha la sede principale.

Ove l'impresa abbia più di una sede essa deve essere iscritta anche presso i singoli comitati nella cui circoscrizione si trovino le sue sedi secondarie. Tale iscriz-

zione si ottiene mediante comunicazione corredata dalle attestazioni di iscrizione dell'impresa nell'albo della sede principale e di iscrizione della sede secondaria alla locale camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

Il comitato provinciale attesta l'avvenuta iscrizione nell'albo.

13. Requisiti e condizioni (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 20, comma 1, lett. a), d.lgs. 22 dicembre 2000, n. 395.

14. Iscrizione delle imprese estere. – Le persone fisiche e giuridiche di uno Stato estero membro della Comunità economica europea possono essere iscritte all'albo; le persone fisiche e giuridiche degli altri Stati possono essere iscritte all'albo se abbiano in Italia una sede amministrativa o di fatto (succursale, filiale o simili) e se vi sia trattamento di reciprocità nello Stato di appartenenza.

15. Fusioni e trasformazioni. – Le imprese individuali e sociali, risultanti rispettivamente dalla trasformazione di imprese individuali e dalla trasformazione e fusione di società che siano già iscritte nell'albo, possono chiedere di continuare ad essere iscritte sempreché sussistano i requisiti e le condizioni di cui al precedente articolo 13.

16. Abilitazioni per trasporti speciali. – Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (1) determina, secondo le proposte del comitato centrale dell'albo, le attività di trasporto per le quali occorre l'abilitazione ed i requisiti speciali per il loro esercizio in relazione alla natura e all'importanza delle singole attività esercitate.

L'abilitazione è provvisoria o definitiva.

L'abilitazione provvisoria si ottiene presentando domanda ai comitati provinciali e fornendo la prova – nei modi

stabiliti dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (1) – di avere i requisiti prescritti.

I requisiti devono consistere nell'attitudine dell'organizzazione aziendale, nella idoneità professionale, da accertarsi mediante esame, e in particolari garanzie assicurative connesse con la natura dell'attività da svolgere.

L'abilitazione diviene definitiva dopo un periodo di prova di un anno. Nel caso che la prova non dia esito positivo l'impresa non può continuare ad esercitare l'attività per la quale è prescritta l'abilitazione.

I comitati provinciali dell'albo comunicano ai competenti organi della pubblica amministrazione l'elenco delle imprese cui è stata concessa l'abilitazione, affinché sia annotata nelle carte di circolazione degli autoveicoli. Il rilascio dell'abilitazione di cui sopra è subordinato al pagamento della tassa di concessione governativa di € 15,49.

Coloro i quali abbiano ottenuto l'abilitazione di cui al presente articolo, sono iscritti in una sezione speciale dell'albo provinciale.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

17. Decisioni sulle domande di iscrizione e di abilitazione. – I comitati provinciali decidono, entro e non oltre il termine di trenta giorni, sulle domande d'iscrizione all'albo e di abilitazione, con provvedimento motivato che è comunicato al comitato centrale e notificato all'interessato.

18. Variazioni. – Le variazioni nell'albo si eseguono d'ufficio o per comunicazioni di chiunque vi abbia interesse.

Le imprese iscritte sono tenute a comunicare ai comitati provinciali ogni fatto che implichi la perdita o il mutamento dei requisiti o delle condizioni per l'iscrizione nell'albo o per l'abilitazione ai tra-

sporti speciali e, in genere, ogni modifica della struttura aziendale che possa avere effetto sull'iscrizione o sull'abilitazione.

Le comunicazioni devono pervenire ai comitati entro trenta giorni da quando il fatto o la modifica sono avvenuti.

Le imprese sono altresì tenute a comunicare ai comitati provinciali, entro trenta giorni dalla data di stipulazione dell'atto definitivo:

– gli acquisti di nuovi veicoli e di nuovi mezzi tecnici di esercizio, con l'indicazione dell'alienante;

– le alienazioni, a qualsiasi titolo, dei veicoli e dei mezzi tecnici di loro proprietà o da loro detenuti, con l'indicazione dell'acquirente.

Ogni variazione eseguita nell'albo deve essere immediatamente notificata all'impresa a cui essa si riferisce e comunicata al comitato centrale.

19. Sospensione dall'albo. – L'iscrizione nell'albo è sospesa:

1) quando sia in corso una procedura di fallimento e sia pendente il giudizio di opposizione alla sentenza dichiarativa di fallimento;

2) quando l'attività dell'impresa sia stata interrotta per qualsiasi causa;

3) quando, nonostante regolare diffida, entro tre mesi dal termine fissato nel quarto comma dell'articolo 63 della presente legge non viene effettuato il versamento del contributo di cui allo stesso articolo.

Nelle ipotesi di cui ai numeri 1) e 3) la sospensione dura finché persiste la causa che l'ha determinata.

Nell'ipotesi di cui al n. 2) la sospensione deve essere richiesta dall'interessato al comitato provinciale competente e non può avere una durata superiore a due anni.

20. Cancellazione dall'albo. – L'impresa è cancellata dall'albo:

1) quando la cancellazione sia da essa richiesta;

2) quando la sua attività sia di fatto cessata;

3) quando siano venuti, rispettivamente, a cessare o a scadere la causa o il termine di cui al precedente articolo 19 e l'attività non sia stata ripresa;

4) quando, trattandosi di società, questa sia stata liquidata;

5) (*Abrogato*) (1)

6) (*Abrogato*) (1)

(1) Numero abrogato dall'art. 20, comma 1, lett. a), d.lgs. 22 dicembre 2000, n. 395.

21. Sanzioni disciplinari. – Le imprese incorrono in sanzioni disciplinari nei seguenti casi:

1) (*Abrogato*) (1)

2) quando siano state a loro carico accertate violazioni degli articoli 10, 33 e 121 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393;

3) quando siano state a loro carico accertate violazioni delle clausole di contratti di lavoro;

4) quando abbiano esercitato senza la prescritta abilitazione l'attività di cui all'articolo 16;

5) quando sia stato a loro carico accertata l'inosservanza degli obblighi dell'assicurazione e dei relativi massimali per i danni alle cose trasportate;

6) quando non abbiano effettuato nei termini prescritti le comunicazioni di cui all'articolo 18.

6 *bis*) quando, nel caso di attività di trasporto di cose per conto proprio o di terzi, siano state accertate a loro carico violazioni delle norme sull'adozione di idoneo cronotachigrafo di cui agli articoli da 15 a 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, e successive modifiche ed integrazioni, e degli articoli 3, 4, 103 e 127, terzo comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modifiche ed integrazioni, nonché delle norme sul rapporto tra numero dei veicoli rimorchiati e dei vei-

coli idonei al loro traino in disponibilità dell'impresa (2).

Nei casi sopra elencati le imprese incorrono (3):

a) nell'ammonimento per i casi di minore gravità;

b) nella censura per i casi di maggiore gravità;

c) nella sospensione dall'albo da un mese a sei mesi per i casi di particolare gravità o quando siano stati in precedenza inflitti l'ammonimento o la censura;

d) nella radiazione dall'albo nei casi di reiterate gravi violazioni.

(1) Numero abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 284.

(2) Numero aggiunto dall'art. 1 *bis*, comma 1, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132 (Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale).

(3) L'espressione "incorrono" è stata inserita dall'art. 1 *ter*, comma 1, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132, in sostituzione delle parole "possono incorrere".

22. Effetti delle condanne penali (1). – (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 20, comma 1, lett. a), d.lgs. 22 dicembre 2000, n. 395.

23. Reiscrizioni (1). – (*Abrogato*)

Le imprese radiate dall'albo per le cause di cui all'articolo 21 non possono ottenere la reiscrizione prima che siano trascorsi 2 anni dalla data della radiazione.

(*Abrogato*) (1)

(1) Comma abrogato dall'art. 20, comma 1, lett. a), d.lgs. 22 dicembre 2000, n. 395.

24. Decisioni. – Competenze. – La cancellazione dall'albo, la radiazione, la sospensione, la censura e l'ammonimento sono decisi dal comitato provinciale competente ed attuati a cura dei competenti uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1).

Prima di decidere, il comitato provinciale deve comunicare all'iscritto i fatti

da valutare ai fini della decisione, assegnandogli un termine di almeno trenta giorni per presentare eventuali deduzioni.

L'iscritto deve essere sentito personalmente quando, nel termine predetto, ne faccia richiesta.

I provvedimenti di cui al primo comma devono essere motivati in modo specifico, sono notificati all'iscritto e comunicati al comitato centrale.

(1) Ora Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

25. Ricorsi (1). – (Abrogato)

Le decisioni del comitato centrale sono definitive e devono essere notificate al ricorrente e al comitato provinciale competente ed essere pubblicate nel Foglio annunci legali della provincia a cura del comitato provinciale.

I provvedimenti definitivi di cancellazione, radiazione e sospensione dall'albo sono comunicati al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la revoca o la sospensione dell'autorizzazione, nonché alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura e alle associazioni locali di cui alla lettera *f* dell'articolo 4.

(1) Comma abrogato dall'art. 20, comma 1, lett. *a*), d.lgs. 22 dicembre 2000, n. 395.

26. Esercizio abusivo dell'autotrasporto. – Chiunque esercita l'attività di cui all'art. 1 senza essere iscritto nell'albo, ovvero continua ad esercitare l'attività durante il periodo di sospensione o dopo la radiazione o la cancellazione dall'albo, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.065,83 ad euro 12.395,00. Si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.582,28 a euro 15.493,70 se il soggetto, nei cinque anni precedenti, ha commesso un'altra violazione delle disposizioni del presente articolo o dell'articolo 46, accertata con

provvedimento esecutivo.

(Abrogato) (1)

Chiunque affida l'effettuazione di un autotrasporto di cose per conto di terzi a chi esercita abusivamente l'attività di cui all'articolo 1 o ai soggetti di cui all'articolo 46 della presente legge, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.549,00 a euro 9.296,00.

(Abrogato) (2)

(1) Comma abrogato dall'art. 18, comma 1, lett. *b*), d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Comma abrogato dall'art. 3, comma 2, lett. *b*), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286.

27. Omissione di comunicazioni all'albo. – Il titolare dell'impresa individuale, gli amministratori delle società o l'istitutore che non eseguano nei termini prescritti le comunicazioni previste all'articolo 18 sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 15,00 a euro 51,00, secondo le norme degli articoli 14 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1228.

28. Pubblicazione dell'albo nazionale. – Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il comitato centrale provvede alla pubblicazione dell'albo nazionale delle imprese.

29. Vigilanza. – La vigilanza sull'albo è esercitata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1).

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

TITOLO II

Disciplina degli autotrasportatori di cose

30. Campo di applicazione. – Il presente

titolo regola il trasporto di cose su strada effettuato con autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e semirimorchi.

Non sono soggetti alle norme del presente titolo:

a) gli autoveicoli adibiti a trasporto di cose in dotazione fissa alle forze armate, ai corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco, alla Croce rossa italiana e al Corpo forestale dello Stato, muniti delle particolari targhe di riconoscimento;

b) gli autoveicoli di proprietà dell'amministrazione dello Stato, comprese le aziende autonome dello Stato, delle regioni, dei comuni, delle province e loro consorzi, destinati esclusivamente al trasporto di cose necessarie al soddisfacimento delle proprie esigenze interne;

c) gli autoveicoli di proprietà delle rappresentanze diplomatiche e consolari degli Stati esteri, adibiti al trasporto di cose necessarie all'esercizio delle loro funzioni, a condizione di reciprocità di trattamento negli Stati rispettivi. Tale condizione non è richiesta nel caso di Stati esteri membri della Comunità economica europea;

d) gli autocarri-attrezzi di ogni genere, le autopompe, le autoinnaffiatrici stradali e tutti gli altri autoveicoli speciali non adibiti al trasporto di cose e che, a giudizio del Ministero dei trasporti Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1), siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi d'opera;

e) gli autofurgoni destinati al trasporto di salme;

f) gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto di viaggiatori, autorizzati anche al trasporto di effetti postali, pacchi agricoli e merci a collettame, in servizio di collegamento con le ferrovie e tramvie e, ove questo manchi, al trasporto dei bagagli e pacchi agricoli;

g) le autovetture e le motocarrozze destinate ad uso privato per trasporto

di persone, allorché trasportino occasionalmente cose per uso esclusivo del proprietario;

h) gli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose dotati della particolare carta di circolazione, aventi una portata massima, ivi indicata, non superiore ai 5 quintali, utilizzati per il trasporto di cose per uso esclusivo del proprietario, purché siano muniti del contrassegno speciale che verrà stabilito con suo decreto dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile (2).

Gli autoveicoli di cui al precedente comma non sono soggetti al pagamento della tassa di concessione governativa.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (3) – d'intesa con quello delle finanze – è autorizzato ad estendere le disposizioni di cui al secondo e terzo comma a casi ivi non contemplati, in relazione a nuove e particolari caratteristiche tecniche di autoveicoli.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

(2) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(3) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

CAPO I

TRASPORTI IN CONTO PROPRIO

31. Definizione. – Il trasporto di cose in conto proprio è il trasporto eseguito da persone fisiche ovvero da persone giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando concorrano tutte le seguenti condizioni:

a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o presi in locazione con facoltà di compera oppure noleggiati senza conducente nel caso di

veicoli di peso totale a pieno carico autorizzato sino a 6.000 chilogrammi, ed i preposti alla guida ed alla scorta dei veicoli, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti (1);

b) il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare o accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti. Il regolamento di esecuzione specificherà le condizioni che debbono ricorrere affinché il trasporto sia da considerare attività complementare o accessoria dell'attività principale;

c) le merci trasportate appartengano alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o debbano essere da loro elaborate, trasformate, riparate, migliorate e simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere.

(1) Lettera sostituita dall'art. 2, comma 1, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132, nuovamente sostituita dall'art. 67, l. 19 febbraio 1992, n. 142.

32. Licenze. – L'esercizio dell'autotrasporto in conto proprio è subordinato ad apposita licenza rilasciata dall'Ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La licenza è accordata per ciascun veicolo trattore e vale per i rimorchi e semirimorchi da essi trainati che siano nella disponibilità della stessa impresa avente in disponibilità il veicolo a motore (1).

La licenza è rilasciata, per autoveicoli aventi portata utile non superiore ai 3.000 chilogrammi, su presentazione di domanda in cui debbono essere precisate le esigenze di trasporto del richiedente ed elencate le cose o le classi di cose da trasportare (1).

Il rilascio di licenza per autoveicoli aventi portata utile superiore a 3.000

chilogrammi avviene su presentazione di domanda, sentito il parere della commissione di cui al successivo articolo 33 (2).

Nel caso di cui al precedente comma, la domanda, oltre a contenere le precisazioni e l'elencazione previste al secondo comma, deve essere corredata dalla documentazione, che sarà specificata nel regolamento di esecuzione, necessaria a dimostrare che le esigenze del richiedente o l'attività economica da esso svolta giustificano l'impiego del veicolo o dei veicoli del tipo e della portata indicati.

Le domande possono essere presentate anche prima dell'acquisto del veicolo.

La licenza deve essere concessa entro il termine perentorio di 45 giorni dalla data della presentazione della domanda, per i veicoli di cui al secondo comma (ora comma terzo) del presente articolo, o dalla data del completamento della documentazione richiesta, per i veicoli di cui al terzo comma (ora comma quarto).

Le imprese di nuova costituzione possono ottenere la licenza provvisoria, non rinnovabile e non prorogabile, avente validità per 18 mesi, a condizione che forniscano la documentazione essenziale comprovante l'esigenza di impiego del veicolo o dei veicoli a norma del precedente comma quarto (ora comma quinto).

La licenza viene resa definitiva per effetto della presentazione della completa documentazione.

Al rilascio della prima licenza fa seguito l'iscrizione in un elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito presso ciascun ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(1) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132.

(2) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132.

33. Commissione per le licenze. – Per l'esame della domanda di cui al terzo comma del precedente articolo è istituita presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione una speciale commissione composta:

a) dal funzionario preposto all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che la presiede;

b) da un funzionario della prefettura;

c) da quattro rappresentanti dei settori economici interessati al trasporto in conto proprio;

d) da un funzionario delle ferrovie dello Stato;

e) da due rappresentanti delle associazioni locali di cui alla lettera f) dell'articolo 4;

f) da un funzionario dell'assessorato ai trasporti della regione.

I componenti della commissione sono nominati con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile (1).

Le designazioni spettano:

– al prefetto per il componente di cui alla lettera b);

– alle associazioni provinciali maggiormente rappresentative dei settori dell'industria, del commercio, dell'artigianato e dell'agricoltura per i componenti di cui alla lettera c);

– al direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato per il componente di cui alla lettera d);

– al comitato provinciale per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi per il componente di cui alla lettera e);

– al presidente della giunta regionale per il componente di cui alla lettera f).

La commissione dura in carica tre anni ed i suoi componenti possono essere confermati per una sola volta. Scaduto il triennio, i poteri della commissione sono prorogati fino a che non si sia provveduto alle nuove nomine, e comunque per non oltre sei mesi.

Per ogni componente effettivo della commissione, viene contemporaneamente nominato un supplente che partecipa alle sedute in assenza del titolare.

I componenti della suddetta commissione che, senza giustificato motivo, non partecipino alle sedute per tre volte consecutive decadono dalla carica e sono sostituiti, per il periodo residuo necessario al completamento del triennio, con le modalità di cui al secondo e al terzo comma.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

34. Esame e parere della commissione. – La commissione esamina la documentazione presentata dall'interessato a corredo della domanda, chiede, ove occorra, altri documenti e raccoglie d'ufficio tutte le informazioni che reputi necessarie ai fini del parere che deve emettere a norma del terzo comma dell'articolo 32.

Il parere della commissione concerne l'effettiva esistenza delle esigenze espresse nella domanda e l'adeguatezza del mezzo o dei mezzi di trasporto indicati rispetto alle esigenze stesse. Quando il richiedente sia un imprenditore, il parere ha specificamente riguardo alla natura e all'entità dell'attività principale di cui il trasporto deve essere attività accessoria o complementare.

Le deliberazioni della commissione sono valide se prese con la partecipazione della maggioranza dei componenti ed a maggioranza dei partecipanti.

In caso di parità prevale il voto del presidente.

35. Elencazione delle cose. – Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono elencare sulla licenza le cose o le classi di cose per le quali essa è rilasciata.

L'elencazione è tassativa e il trasporto di cose in essa non comprese è punito a norma del successivo articolo 46.

36. Revoca delle licenze. – La licenza è revocata qualora sia accertato che le condizioni in base alle quali fu rilasciata sono venute meno.

Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione revocano la licenza direttamente o previo parere della speciale commissione di cui all'articolo 33, a seconda che essa riguardi l'ipotesi di cui al secondo comma dell'articolo 32 o quella del terzo comma dello stesso articolo.

Allo scadere di ciascun quinquennio dalla data di rilascio della licenza, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono provvedere d'ufficio ad una verifica delle condizioni in base alle quali la licenza stessa fu rilasciata e, qualora constatino sostanziali modificazioni delle stesse, dare corso al procedimento di revoca previsto dal precedente comma.

Alla revoca della licenza fa seguito la cancellazione dall'elenco di cui all'ultimo comma dell'articolo 32.

37. Ricorsi. – Contro i provvedimenti di diniego o di revoca della licenza, emanati dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è ammesso ricorso al Ministro entro trenta giorni dalla data della loro notificazione.

38. Ispezioni sulle licenze. – Il conducente del veicolo adibito al trasporto di cose in conto proprio deve esibire la licenza ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti di polizia e dei funzionari incaricati del servizio di polizia stradale.

39. Elencazione e dichiarazione circa le cose trasportate. – Ogni trasporto in conto proprio, eseguito su licenza di cui al terzo comma dell'articolo 32, deve essere accompagnato dall'elencazione delle cose trasportate, che devono rientrare fra quelle previste nella licenza, e dalla dichiarazione contestuale che esse sono

di proprietà del titolare della licenza o che ricorre una delle altre condizioni previste dalla lettera c) dell'articolo 31.

L'elencazione e la dichiarazione sono sottoscritte dal titolare della licenza, o da un suo legale rappresentante, e dal conducente per le cose che devono da lui essere prese in consegna.

L'elencazione e la dichiarazione, nella forma prescritta dal regolamento di esecuzione, devono essere redatte in due copie, di cui una da conservarsi dal titolare della licenza per tutto il biennio successivo all'anno di emissione.

La copia della dichiarazione che accompagna il trasporto deve essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti di polizia e dei funzionari incaricati del servizio di polizia stradale.

La copia della dichiarazione conservata dal titolare della licenza deve essere esibita tutte le volte che essa sia richiesta da funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (1) o, per incarico di questo, dagli ufficiali, agenti e funzionari di cui al comma precedente.

Qualora le cose oggetto di trasporto siano già sottoposte a controlli da parte dello Stato, per finalità diverse da quelle previste dal presente titolo e sempre che per l'effettuazione di tali controlli sia prevista la emissione di un documento di accompagnamento delle cose stesse, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile (2) – d'intesa con gli altri dicasteri interessati – può disporre con proprio decreto l'utilizzazione di tale documento in sostituzione della dichiarazione di cui al presente articolo.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

(2) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

CAPO II

TRASPORTI PER CONTO DI TERZI

40. Definizione. – È trasporto di cose per conto di terzi l'attività imprenditoriale per la prestazione di servizi di trasporto verso un determinato corrispettivo.

41. Autorizzazioni (1). – Per l'effettuazione dei trasporti di cose per conto di terzi è necessario che l'imprenditore sia iscritto nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed abbia ottenuto apposita autorizzazione.

L'autorizzazione consente l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale.

L'autorizzazione è accordata per ciascun autoveicolo, di cui alle lettere *d)*, *e)* ed *f)* dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393; essa vale per il traino dei rimorchi e semirimorchi che siano nella disponibilità della stessa impresa o di altre imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori e che abbiano ottenuto autorizzazione ovvero siano nella disponibilità di consorzi o cooperative cui partecipino imprese iscritte nell'albo e che abbiano ottenuto autorizzazione. Nei trasporti internazionali il traino è esteso a veicoli rimorchiati immatricolati all'estero.

L'immatricolazione di rimorchi e semirimorchi da parte delle imprese nonché da parte dei consorzi e delle cooperative di cui al comma 3 è subordinata al rispetto del rapporto di non più di cinque veicoli rimorchiati per ciascun veicolo a motore tecnicamente idoneo al loro traino.

Da parte di ciascuna impresa iscritta nell'albo degli autotrasportatori non possono essere immatricolati veicoli di cui alla lettera *e)* dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giu-

gno 1959, n. 393, in numero superiore a quello dei veicoli rimorchiati di cui all'articolo 28 dello stesso testo unico in disponibilità della stessa impresa.

L'immatricolazione di rimorchi, di semirimorchi e di trattori in numero superiore a quanto indicato rispettivamente ai commi 4 e 5 può essere prevista, sentito il comitato centrale per l'albo, con decreti del Ministro dei trasporti emanati in attuazione di norme internazionali, ovvero tenendo conto di particolari tecniche di trasporto, nonché con decreti che recepiscono accordi economici collettivi conclusi fra le associazioni più rappresentative degli autotrasportatori, presenti nel comitato centrale per l'albo, e dell'utenza, ovvero tra associazioni di autotrasportatori.

Il Ministro dei trasporti (2), sentito il comitato centrale per l'albo, può, con proprio decreto, prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni con limiti relativi alle cose oggetto del trasporto, alla portata, alle caratteristiche ed all'impiego del veicolo, all'ambito territoriale ed alla validità temporale. Dell'autorizzazione e dei limiti a cui essa sia soggetta deve essere fatta menzione in apposito documento che deve accompagnare il trasporto.

Le autorizzazioni vengono rilasciate dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle imprese che abbiano la sede nel territorio di competenza degli uffici stessi e che siano iscritte nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi. A tal fine le suddette imprese allegano alla domanda di autorizzazione il certificato di iscrizione all'albo.

Il Ministro dei trasporti (2) adotta i provvedimenti necessari affinché l'offerta del trasporto di merci su strada sia adeguata alla domanda, sentite le regioni ed il comitato centrale per l'albo, che devono esprimere pareri nel termine di trenta giorni. Con tali provvedimenti il Ministro fissa i criteri di priorità per

l'assegnazione delle autorizzazioni contingentate.

(1) Articolo sostituito dall'art. 4, comma 1, d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 marzo 1987, n. 132.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

42. Servizi di piazza. – I comuni, con deliberazione del consiglio, sentiti i comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, e previo parere favorevole degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, possono istituire il servizio di piazza per il trasporto di cose.

I comuni, con deliberazione del consiglio, sentiti gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché i comitati provinciali per l'albo, determinano il numero delle autorizzazioni da rilasciare e la portata degli automezzi in relazione alle esigenze locali.

L'autorizzazione è accordata dal sindaco del comune all'imprenditore la cui impresa abbia sede nel suo territorio e che sia iscritto nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Nel regolamento di esecuzione della presente legge saranno stabiliti i criteri di priorità per il rilascio delle autorizzazioni.

I veicoli adibiti ai servizi di piazza possono effettuare trasporti nel raggio di 30 chilometri dai confini del comune stesso.

Per i servizi di piazza, i trasporti di cose vengono effettuati con le modalità e le tariffe stabilite nel regolamento comunale, il quale potrà anche prevedere la installazione obbligatoria di un tassametro. Le tariffe devono essere comunque affisse in modo ben visibile al pubblico nelle aree di sosta dei servizi di piazza e in ogni autoveicolo.

43. Disciplina delle autorizzazioni. –

Le autorizzazioni di cui agli articoli 41 e 42, sono rilasciate per un periodo di nove anni e, alla scadenza, possono essere rinnovate con il parere favorevole dei competenti comitati per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Le autorizzazioni sono sospese o revocate, rispettivamente, in caso di sospensione e di cancellazione o radiazione disposte dai competenti comitati per l'albo nazionale degli autotrasportatori per conto di terzi.

In caso di morte dell'imprenditore individuale, le autorizzazioni già a lui intestate sono rilasciate agli eredi o ai legatari ai quali sia stata trasferita, per causa di successione, la proprietà dei veicoli che abbiano ottenuto l'iscrizione all'albo.

Alle imprese individuali e sociali, risultanti, rispettivamente, dalla trasformazione di imprese individuali e dalla trasformazione e fusione di società sono accordate, qualora abbiano ottenuto l'iscrizione nell'albo, le autorizzazioni già rilasciate alle imprese e società originarie.

Alle società cooperative di produzione e lavoro, di servizi e di trasporto, sono accordate, qualora abbiano ottenuto la iscrizione nell'albo, le autorizzazioni già rilasciate ai lavoratori autonomi che ad esse si associano.

In caso di cessione dell'azienda, le autorizzazioni sono rilasciate al cessionario dell'azienda stessa sempreché abbia ottenuto l'iscrizione nell'albo. Il cedente non può riprendere l'attività di autotrasportatore se non siano trascorsi tre anni dalla data della cessione.

CAPO III

DISPOSIZIONI COMUNI

44. Trasporti internazionali. – Le imprese aventi sede in Italia che siano titolari di autorizzazione o licenza per il tra-

sporto di cose, possono essere ammesse ad effettuare trasporti internazionali alle condizioni e nei limiti previsti dagli accordi bilaterali o multilaterali in materia e purché siano in possesso degli speciali requisiti a tale scopo prescritti dalle relative disposizioni.

Le imprese aventi sede all'estero sono ammesse ad effettuare sul territorio italiano i trasporti internazionali consentiti dalle norme vigenti nel Paese di origine ed a condizione che siano fornite del titolo valido per effettuare il trasporto internazionale richiesto dagli accordi bilaterali o multilaterali. La mancanza, l'inefficacia o l'indebito uso del titolo richiesto, quando il fatto non costituisca più grave reato, sono soggetti alle sanzioni stabilite dalle disposizioni in materia.

Costituisce comunque violazione ai sensi dell'articolo 46 la circolazione di veicoli immatricolati all'estero sprovvisti della prescritta autorizzazione al trasporto internazionale (1).

(1) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, d.l. 22 giugno 2000, n. 167, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 10 agosto 2000, n. 229 (Disposizioni urgenti in materia di auto-transporto).

45. Contrassegno. – Ogni autoveicolo o motoveicolo deve portare sulla parte anteriore una striscia diagonale disposta da destra a sinistra, dall'alto in basso, dell'altezza di centimetri 20, variamente colorata, come appresso indicato, per distinguere il genere di servizio a cui è destinato:

1) rossa per i trasporti effettuati in conto proprio;

2) bianca per i servizi di trasporto in conto di terzi;

3) azzurra per i servizi di piazza.

Il contrassegno deve esser riprodotto nella parte posteriore dell'autoveicolo o motoveicolo, nonché del rimorchio o semirimorchio.

46. Trasporti abusivi. – Fermo quanto previsto dall'articolo 26 della presente legge, chiunque disponga l'esecuzione di trasporto di cose con autoveicoli o motoveicoli, senza licenza o senza autorizzazione oppure violando le condizioni o i limiti stabiliti nella licenza o nell'autorizzazione, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.065,00 a euro 12.394,00. Si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.582,00 a euro 15.493,00 se il soggetto, nei cinque anni precedenti, ha commesso un'altra violazione delle disposizioni del presente articolo o dell'articolo 26, accertata con provvedimento esecutivo (1).

Alle violazioni di cui al comma precedente consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, ovvero, in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. Si osservano le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (2).

(1) Comma modificato dall'art. 113, comma 4, l. 24 novembre 1981, n. 689, e successivamente dall'art. 18, comma 2, lett. a), d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Comma modificato dall'art. 18, comma 2, lett. b), d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507.

46 bis. Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria (1).

– Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000,00 a euro 15.000,00, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per

un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo, secondo le procedure di cui all'articolo 214 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214 *bis* del citato codice; si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del medesimo codice.

Le sanzioni di cui al comma 1 si applicano nel caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero qualora sia riscontrata, durante la circolazione, la mancata corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali che devono essere fornite ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, nonché nel caso in cui le prove stesse non siano conservate a bordo ed esibite ad ogni controllo.

(1) Articolo introdotto dall'art. 52, comma 1, lett. a), l. 29 luglio 2010, n. 120 e modificato dall'art. 32 *bis*, comma 1, d.l. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 novembre 2014, n. 164.

46 ter. Documentazione relativa allo svolgimento di trasporti internazionali (1). – Fermo restando quanto previsto dall'articolo 46 *bis*, chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto internazionale di merci, non è in grado di esibire agli organi di controllo la prova documentale relativa al trasporto stesso, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.200. All'atto dell'accertamento della violazione è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che è restituito al conducente, al proprietario o al legittimo detentore, ovvero a persona da essi delegata, solo dopo che sia stata esibita la predetta

documentazione e, comunque, trascorsi sessanta giorni dalla data dell'accertamento. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, a uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214 *bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si applicano le disposizioni degli articoli 207 e 214 del medesimo codice.

La prova documentale di cui al comma 1 può essere fornita mediante l'esibizione di qualsiasi documento di accompagnamento delle merci previsto, per i trasporti internazionali, dalle vigenti norme nazionali o internazionali. Fatta salva l'applicazione degli articoli 44 e 46, qualora il veicolo sia stato posto in circolazione privo della prova documentale di cui ai commi 1 e 2, ovvero questa sia stata compilata non conformemente alle norme di cui al comma 2, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 6.000. Se l'omessa o incompleta compilazione determina l'impossibilità di verificare la regolarità del trasporto internazionale di merci oggetto del controllo, si applicano le sanzioni di cui all'articolo 46, commi primo e secondo. Si osservano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

(1) Articolo introdotto dall'art. 1, comma 653, l. 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016).

47. Altre infrazioni. – Chiunque contravviene alle disposizioni dell'articolo 39 è soggetto, per ogni trasporto che non sia accompagnato dai documenti di cui all'articolo stesso, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 51,00 a euro 154,00.

Chiunque circoli senza il contrassegno di cui all'articolo 45 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di

una somma da euro 20,00 a euro 50,00.

Per l'applicazione delle sanzioni amministrative previste nel presente articolo, si osservano le norme degli articoli 14 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1228.

48. Decadenza dalle licenze. – Nel caso di licenze per il trasporto di cose in conto proprio, qualora il ripetersi delle infrazioni di cui all'articolo 46 e al primo comma dell'articolo 47 assuma carattere di notevole gravità, l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione presso cui il titolare delle licenze è iscritto a norma dell'ultimo comma dell'articolo 32 dichiara la decadenza dalle licenze e provvede alla cancellazione dall'elenco.

Contro il provvedimento di decadenza è ammesso il ricorso di cui all'articolo 37 della presente legge.

49. Tassa di concessione. – Per ciascuna delle licenze di cui al precedente articolo 32, siano esse provvisorie o definitive, e per ciascuna autorizzazione di cui agli articoli 41 e 42, è dovuta la tassa di concessione governativa prevista dalle vigenti disposizioni.

TITOLO III (1)

Istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada

(*Abrogato*)

(1) Il Titolo III è stato abrogato dall'art. 3, comma 2, lett. a), d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286.

TITOLO IV

Disposizioni comuni, transitorie e finali

60. Prevenzione e accertamento degli illeciti (1). – La prevenzione e l'accertamento degli illeciti previsti nella presente legge spettano agli ufficiali e agenti di

polizia e ai funzionari incaricati del servizio di polizia stradale a norma dell'articolo 137 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (2). Delle violazioni accertate deve essere data notizia all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nella cui circoscrizione si trova la provincia di immatricolazione del veicolo.

Delle stesse violazioni riguardanti il capo secondo del titolo II l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dà notizia al competente comitato provinciale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Qualora le violazioni di cui agli articoli 26 e 46 siano commesse da un veicolo immatricolato all'estero, esercente attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio, si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni (3).

(1) Rubrica modificata dall'art. 18, comma 3, lett. a), d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507.

(2) Comma modificato dall'art. 18, comma 3, lett. a), d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507.

(3) Comma modificato dall'art. 52, comma 1, lett. b), l. 29 luglio 2010, n. 120.

61. Norme transitorie riguardanti l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi. – La norma di cui all'articolo 1, secondo comma, ha effetto dal 2 febbraio 1976 (1).

Le imprese che, alla scadenza del termine di cui al precedente comma, già esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi possono continuare ad esercitarlo a condizione che, entro sessanta giorni dalla data suddetta, provvedano a richiedere l'iscrizione nell'albo.

La domanda di iscrizione è presentata al comitato provinciale competen-

te a norma dell'articolo 12, corredata delle certificazioni relative al possesso dei requisiti e delle condizioni previste dall'articolo 13, escluso quello di cui al numero 2).

La domanda si intende accettata se, entro sei mesi, il comitato provinciale non provveda a notificare il rigetto con l'indicazione specifica dei requisiti o delle condizioni mancanti. Qualora l'impresa, alla scadenza del termine di cui al primo comma del presente articolo, si trovi in attività da meno di diciotto mesi e non sia ancora iscritta nei ruoli della imposta sui redditi delle persone fisiche o giuridiche, la prova del requisito di cui al numero 6) dell'articolo 13 può essere fornita entro 18 mesi dalla data di inizio dell'attività. Detto termine può, per giustificati motivi, essere prorogato di non oltre 60 giorni dal comitato

provinciale competente.

La omissione della prova di cui al comma precedente nel termine stabilito comporta la cancellazione dall'albo.

Chi non abbia presentato la domanda di iscrizione all'albo nel termine indicato al secondo comma decade dall'autorizzazione ad esercitare l'autotrasporto.

Le norme di cui agli articoli 26 e 27 hanno effetto dal 1° gennaio 1977 (2).

(1) Comma sostituito dall'art. 1, l. 28 aprile 1975, n. 145.

(2) Comma aggiunto dall'art. 1, l. 28 aprile 1975, n. 145.

62. Norme transitorie riguardanti i trasporti di cose per conto proprio e per conto di terzi. – Coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, già possiedono una licenza per l'autotrasporto di cose in conto proprio, possono conservarla a condizione che, entro il 2 febbraio 1976 domandino la iscrizione nell'elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito a norma dell'ultimo comma dell'articolo 32 (1).

La domanda d'iscrizione deve contenere l'elencazione delle cose o delle clas-

si di cose al cui trasporto l'autoveicolo è adibito.

L'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione esegue la registrazione e provvede contemporaneamente a trascrivere la elencazione delle cose sulla licenza a norma dell'articolo 35.

Coloro che nel termine stabilito non presentano la domanda, redatta come indicato nel secondo comma, decadono dalla licenza.

Per coloro che, al 2 febbraio 1976, siano titolari di licenze per l'autotrasporto di cose in conto proprio o di autorizzazioni per l'autotrasporto di cose in conto di terzi, il rilascio delle licenze o autorizzazioni sostitutive delle precedenti avverrà con le modalità e nei termini stabiliti nel regolamento d'esecuzione. Le nuove autorizzazioni saranno rilasciate con gli stessi eventuali vincoli di quelle originarie (2).

Il regolamento d'esecuzione stabilirà altresì il termine, comunque non posteriore a quello indicato al comma seguente, entro il quale dovranno avere attuazione le disposizioni di cui agli articoli 35 e 39 e del terzo comma del presente articolo (3).

Le norme di cui agli articoli 46 e 47 hanno effetto dal 1° gennaio 1977 (3).

(1) Comma modificato dall'art. 2, comma 1, l. 28 aprile 1975, n. 145.

(2) Comma sostituito dall'art. 2, comma 2, l. 28 aprile 1975, n. 145.

(3) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 2, l. 28 aprile 1975, n. 145.

63. Contributo per l'iscrizione all'albo. – Per far fronte alle spese derivanti dalla applicazione del titolo I della presente legge, gli iscritti all'albo sono soggetti ad un contributo annuo da versare alla tesoreria provinciale secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (1), d'intesa con il Ministero del tesoro.

La misura annuale del contributo è

stabilita dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile (2), sentito il comitato centrale dell'albo, con decreto da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale, entro il 31 ottobre dell'anno precedente a quello cui il contributo si riferisce.

Nel determinare la misura del contributo per ciascun veicolo a seconda del tipo e della portata, si deve tener conto del numero complessivo dei veicoli circolanti nel Paese adibiti al trasporto di cose per conto di terzi, nonché dei mezzi finanziari necessari alla formazione e tenuta dell'albo.

Il pagamento del contributo si esegue entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui esso si riferisce.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(2) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

64. Copertura finanziaria. – All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 33 della presente legge, si fa fronte con imputazione della spesa al capitolo 1193 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (1) per l'anno finanziario 1974 e ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(1) Ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

65. Abrogazioni. – Le norme della legge 20 giugno 1935, n. 1349, in contrasto con la presente legge, sono abrogate, con effetto dalle stesse date da cui hanno applicazione le norme della presente legge con le quali esse sono incompatibili (1).

(1) Articolo modificato dall'art. 3, l. 28 aprile 1975, n. 145.

66. Regolamento di esecuzione. – Le norme necessarie per l'esecuzione della presente legge saranno emanate, entro

sei mesi dalla data della sua entrata in vigore, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile (1), sentite, per quelle relative al titolo I, le associazioni di cui alla lettera *d*) dell'articolo 3.

Le norme di esecuzione relative al titolo III dovranno, tra l'altro, disciplinare l'attuazione del sistema tariffario, il contenuto e la compilazione del documento di trasporto di cui all'articolo 56 della presente legge, l'organizzazione e le procedure per i controlli, i criteri per la determinazione delle distanze tariffarie, nonché i criteri per la classificazione delle merci ai fini tariffari.

(1) Ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

67. Entrata in vigore. – La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Legge 23 dicembre 1997, n. 454
Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità¹

1. Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato.

– 1. La presente legge si propone di consentire al comparto dell'autotrasporto nazionale di evolvere verso forme e modalità di servizio più evolute e competitive e di incrementare il trasporto combinato. A tal fine la presente legge ha la finalità di favorire la ristrutturazione del sistema dell'autotrasporto italiano attraverso un complesso di interventi volti ad incentivare le aggregazioni tra imprese, nonché la riduzione delle imprese monoveicolari ottenendo in tal modo una riduzione di capacità di carico complessiva. La presente legge si propone inoltre di favorire un maggiore grado di sicurezza nella circolazione stradale dei mezzi e un minore impatto ambientale in coerenza con le normative dell'Unione europea in materia.

2. Ai fini della presente legge si intende:

a) per autotrasporto di cose per conto di terzi, l'attività di cui all'articolo 40 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

b) per albo degli autotrasportatori, l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto

di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298;

c) per impresa di autotrasporto un'impresa, ovvero un raggruppamento, che esercita l'attività di autotrasporto di cose su strada per conto di terzi e che è iscritta all'albo degli autotrasportatori di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche se avente sede principale in altro Stato dell'Unione europea (1);

d) per autorizzazioni, le autorizzazioni di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

e) per raggruppamento, le strutture societarie costituite a norma del libro V titolo VI, capo I o del libro V, Titolo X capo II, sezioni II e II-bis, del codice civile

f) per trasporto combinato, il trasporto di merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile interna o per mare.

3. Per il conseguimento di maggiori più adeguati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente dalle emissioni inquinanti originate dal trasporto stradale

¹ Pubblicata in G.U. n. 303 del 31 dicembre 1997 ed in vigore dal 15 gennaio 1998.

di cose, nonché per determinare, sulla base del Piano generale dei trasporti e dei suoi aggiornamenti, uno sviluppo delle quote di traffico che le imprese di autotrasporto effettuano mediante ricorso a tecniche intermodali ed al trasporto combinato strada-ferrovia, strada-mare e strada-aereo, il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta con proprio decreto un piano complessivo di ripartizione nel triennio 1997-1999 delle risorse per la concessione di benefici a favore delle imprese e dei raggruppamenti di imprese. Tali benefici sono destinati alle seguenti finalità:

a) investimenti innovativi delle imprese di autotrasporto e connesse forme di garanzia anche per ulteriori investimenti aggiuntivi o integrativi da parte delle imprese, nei limiti del 50 per cento delle risorse complessive;

b) incentivazione all'esodo volontario delle imprese di trasporto monoveicolari, nei limiti del 18 per cento delle risorse complessive;

c) incentivazione delle aggregazioni tra imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali, nei limiti del 15 per cento delle risorse complessive;

d) finanziamento dei mezzi adibiti alla gestione del trasporto combinato, per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico specifiche destinate al trasporto combinato per ferrovia, per mare e per vie navigabili interne, nonché agevolazioni al trasporto combinato, nei limiti del 17 per cento delle risorse complessive.

4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 8 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e dal decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681, al fine di tener conto dell'evoluzione economica e strutturale del settore, le funzioni del comitato centrale per l'albo delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi sono integrate dalle seguenti:

a) il comitato centrale opera in posizione di autonomia sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione;

b) il comitato centrale collabora direttamente con il Ministro dei trasporti e della navigazione per la definizione degli obiettivi e delle priorità dell'azione amministrativa, ai fini del concreto miglioramento e dello sviluppo dell'autotrasporto di cose; presta anche la propria consulenza su tutte le questioni afferenti il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, ivi comprese quelle concernenti il rispetto della normativa comunitaria e degli altri obblighi derivanti dalla partecipazione dell'Italia alla Unione europea e ad altri accordi internazionali;

c) il comitato centrale esprime pareri obbligatori sui programmi e sulle direttive in materia di autotrasporto di cose prima della loro adozione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché sulla predisposizione della relativa normativa di attuazione, in conformità ai principi di cui all'articolo 92 del trattato CEE;

d) il comitato centrale propone al Ministero dei trasporti e della navigazione la normativa ed i provvedimenti amministrativi relativi al funzionamento delle commissioni esaminatrici, alle modalità di svolgimento delle prove ed ai programmi di esame per l'accesso alla professione di autotrasportatore, in modo da assicurare l'imparzialità di giudizio e l'accertamento della professionalità conformemente alla normativa comunitaria;

e) il comitato centrale coordina l'attività dei segretari dei comitati provinciali e degli stessi comitati;

f) il comitato centrale propone al Ministro dei trasporti e della navigazione, che provvede con proprio decreto, i criteri per l'accertamento della rappresentatività delle associazioni di categoria degli autotrasportatori di cose per conto

di terzi ai fini della designazione dei rappresentanti nei comitati centrale e provinciali;

g) il comitato centrale cura le attività formative interessanti l'autotrasporto di cose per conto di terzi, utilizzando, oltre alle somme a tal fine destinate dal comitato centrale medesimo, anche le risorse dei fondi strutturali dell'Unione europea e gli altri finanziamenti dello Stato e degli enti territoriali, nonché i contributi volontariamente versati da organismi privati e da acquisire con la procedura di cui all'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681;

b) il comitato centrale utilizza le quote di cui all'articolo 2 della legge 27 maggio 1993, n. 162, versate dagli autotrasportatori iscritti all'albo nazionale, per l'assolvimento dei compiti previsti dagli articoli 8 e 9 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e dalla presente legge, nonché per l'espletamento di tutti gli adempimenti connessi. A tal fine la normativa contabile per l'amministrazione delle quote versate dagli autotrasportatori è stabilita con provvedimento del comitato centrale. Gli impegni di spesa e gli altri provvedimenti relativi allo svolgimento dell'attività del comitato centrale sono assunti e formalizzati a seguito della deliberazione dello stesso comitato, con provvedimento adottato dal presidente o dal vicepresidente delegato. Alle relative dotazioni provvede il Ministero dei trasporti e della navigazione utilizzando le risorse iscritte nel relativo bilancio.

5. componenti del comitato centrale e dei comitati regionali e provinciali per l'albo nazionale degli autotrasportatori, di cui al titolo I della legge 6 giugno 1974, n. 298, in carica alla data di entrata in vigore della presente legge, sono prorogati nel loro mandato fino al centottantesimo giorno successivo alla predetta data.

6. Tutte le persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose

per conto di terzi con qualsiasi mezzo e tonnellaggio e a qualsiasi titolo devono essere iscritte all'albo degli autotrasportatori.

7. Sulla base di un rapporto del Comitato di cui all'articolo 8, il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente e comunque entro il 30 settembre al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge, sul conseguimento degli obiettivi programmatici volti al riequilibrio della domanda di trasporto tra strada, ferrovia e cabotaggio marittimo, sulla valutazione degli effetti conseguiti sul mercato del trasporto e sulla rispondenza degli interventi attuati alle normative dell'Unione europea.

(1) Lettera modificata dall'art. 1, comma 1, d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2000, n. 27.

2. Investimenti innovativi e formazione professionale. – 1. Gli interventi previsti dal presente articolo sono destinati al finanziamento agevolato delle iniziative riguardanti:

a) l'acquisizione dei programmi e delle apparecchiature informatiche da impiegare nell'ambito delle attività di formazione di cui alla successiva lettera e); a tali iniziative è riservato il 10 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

b) la partecipazione alla realizzazione di terminals per trasporti stradali; a tali iniziative è riservato il 38 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

c) la riconversione e modifica del parco veicolare circolante, mediante l'acquisizione di nuovi veicoli, per conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, limitatamente alla sostituzione dei veicoli immatricolati da oltre sei anni alla data di entrata in vigore del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, e per consentire una riduzione

nonché il miglioramento dell'impatto ambientale in modo da conseguire standard più elevati di quelli previsti dalla normativa in vigore. L'intervento dello Stato è limitato sino alla compensazione dei maggiori costi derivanti dall'adeguamento agli standard tecnici più elevati in materia di emissioni e di sicurezza; a tali iniziative è riservato il 46 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

d) interventi di adeguamento per la riduzione di emissioni inquinanti su veicoli in disponibilità dell'impresa di autotrasporto, per i quali può essere concesso un contributo fino al 25 per cento del costo totale documentato dalle aziende interessate; a tali iniziative è riservato il 4 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a);

e) la formazione professionale degli operatori e dei loro dipendenti, anche utilizzando a tale scopo le risorse attivabili mediante il cofinanziamento dell'Unione europea; a tali iniziative è riservato il 2 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera a) (1).

2. A favore delle operazioni di cui al comma 1, realizzate o avviate a realizzazione nel quadriennio 1998-2001 (2), possono essere concessi mutui al tasso di interesse pari ad un terzo del tasso di riferimento, con rate di ammortamento per capitale ed interessi costanti, con le seguenti caratteristiche:

a) per le operazioni di cui al comma 1, lettera a), mutui quinquennali fino al 75 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 550 milioni;

b) per le operazioni di cui al comma 1, lettera b), mutui decennali fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo (3);

c) per le operazioni di cui al comma 1, lettera c), mutui quinquennali fino al 70 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;

d) per le iniziative di cui al comma 1, lettera d), possono essere concessi con-

tributi a copertura delle spese documentate fino al 25 per cento del costo totale (4). Sono ammesse anticipazioni.

3. I finanziamenti per gli interventi di cui al comma 1, lettere a) e c) (5), possono essere concessi alla medesima impresa anche per più operazioni a condizione che prima dell'accensione di un nuovo mutuo sia stata rimborsata almeno la metà del capitale di ciascuno dei mutui già in essere.

4. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto ai finanziamenti di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti indicati all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) della tipologia della impresa richiedente, dando priorità alle imprese e raggruppamenti di cui all'articolo 4, alle imprese artigiane ed alle piccole e medie imprese di minore dimensione, ai raggruppamenti di cui all'articolo 1, comma 2, lettera e);

b) dei benefici, rapportati ai costi dell'investimento, nel conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, con particolare riferimento alla tutela ambientale ed alla sicurezza del luogo di lavoro, come disciplinata dal decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, e dando priorità ai veicoli a minore impatto di inquinamento;

c) dell'incidenza nell'investimento programmato delle misure destinate a favorire l'intermodalità ed il trasporto combinato;

d) degli effetti occupazionali permanenti indotti dall'investimento programmato, secondo la relazione di cui all'articolo 6, comma 1;

e) (Abrogata) (6)

5. I soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, incaricati dell'istruttoria, evidenzieranno le possibilità che l'investimento prospettato dall'impresa possa essere ammesso, in tutto o in parte, ad altro finanziamento agevolativo, compa-

tibile con le agevolazioni previste dalla presente legge. In tal caso il Comitato di cui all'articolo 8 prospetterà al richiedente tale possibilità e indicherà la parte di investimento che mediante la presente legge potrà essere finanziata. Analogamente si procederà ove il finanziamento richiesto sia superiore a quello accordabile con la presente legge.

6. (Abrogato) (7)

(1) Comma sostituito dall'art. 1, comma 1, lett. a), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(2) Le parole in corsivo sono state sostituite dall'art. 1, comma 1, lett. b), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(3) Lettera sostituita dall'art. 1, comma 1, lett. c), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(4) Le parole in corsivo sono state inserite dall'art. 1, comma 1, lett. d), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(5) Le parole in corsivo sono state inserite dall'art. 1, comma 1, lett. e), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(6) Lettera abrogata dall'art. 1, comma 1, lett. f), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(7) Comma abrogato dall'art. 1, comma 1, lett. g), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

3. Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto. – 1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari, finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

- a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;
- b) alla cancellazione dal registro delle

imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori ed alla conseguente revoca e restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori avrà effetto per dieci anni e inibirà all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 11,5 tonnellate, con un'autorizzazione al trasporto di merci della quale gli imprenditori siano titolari da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della presente legge;

b) nei sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo;

c) procedano alla restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

4. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera, sentiti i comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori, l'ammissione degli imprenditori ai benefici di cui al presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, tenuto conto dell'età e del periodo di attività. I comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori si pronunciano entro il termine perentorio di trenta giorni; decorso inutilmente tale termine, il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione ai benefici di

cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di lire 60 milioni per ciascun operatore titolare di una autorizzazione per un veicolo di massa complessiva non superiore a 26 tonnellate che escluda la possibilità di aggancio di rimorchi e di lire 110 milioni per ciascun operatore titolare di autorizzazione per un complesso veicolare fino a 44 tonnellate, ed è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui all'articolo 8. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. *(Abrogato)* (1)

7. *(Abrogato)* (1)

8. *(Abrogato)* (1)

9. *(Abrogato)* (1)

(1) Comma abrogato dall'art. 1, comma 2, d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

4. Incentivi per l'aggregazione di imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali e razionalizzare l'offerta di trasporto stradale. – 1. Per i processi di aggregazione che interessino piccole e medie imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, iscritte all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, preferenzialmente finalizzati ad operare nel comparto del trasporto combinato, tali da realizzare anche una riduzione della capacità di carico complessiva e, nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza della circolazione, maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore utilizzazione

dell'offerta di trasporto, sono concessi contributi per l'impianto delle nuove strutture societarie, per gli investimenti connessi al progetto di aggregazione, ed agevolazioni sui costi del personale occupato nelle nuove strutture risultanti dalle aggregazioni. Con decreto dirigenziale, sentito il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, sono stabiliti criteri e procedure per la concessione dei benefici, tenuto conto di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo e della necessità di assicurare che i progetti di aggregazione non risultino distorsivi della concorrenza e producano un'effettiva riduzione della capacità di trasporto.

2. Possono beneficiare dei contributi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c), ed al comma 1 del presente articolo, per le operazioni realizzate dopo la data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1 e fino al 31 dicembre 2001:

a) le piccole e medie imprese che risultano da fusioni o sono destinatarie di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto.

Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonché partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può utilizzare i benefici per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo, controllate o collegate;

b) le piccole e medie imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti;

c) i raggruppamenti di imprese, già esistenti alla data di entrata in vigore del decreto dirigenziale di cui al comma 1, che associano piccole e medie imprese, che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei due anni precedenti la data medesima. Analogamente possono beneficiare dei contributi i raggrup-

pamenti, che abbiano i requisiti delle piccole e medie imprese, che provvedono a fondersi tra loro.

3. Dai processi di aggregazione di cui al presente articolo dovrà risultare una riduzione della capacità di trasporto complessiva delle imprese e dei raggruppamenti interessati, qualora a seguito di tali processi la capacità di trasporto risulti pari o superiore alle 260 tonnellate di carico utile complessivo. Con il decreto dirigenziale di cui al comma 1 sono stabiliti criteri e modalità per il conseguimento della riduzione della capacità di trasporto.

4. Alle imprese ed ai raggruppamenti risultanti dalle operazioni di cui al presente articolo sono concessi contributi per la partecipazione dei propri titolari ed addetti ad iniziative di formazione professionale, compresi l'acquisto di materiale didattico ed audiovisivo e la partecipazione a corsi, nella misura del 50 per cento degli oneri diretti ed indiretti sopportati e comunque per importi non superiori a 100 milioni di lire per ciascuna iniziativa.

5. Il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto e dei raggruppamenti ai contributi di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:

a) del numero di imprese monoveicolari che partecipano al raggruppamento, degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;

b) del numero di imprese monoveicolari che siano coinvolte nei processi di fusione tra raggruppamenti, oltre che degli effetti occupazionali indotti e dei benefici, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1 (1).

(1) Articolo sostituito dall'art. 1, comma 2 bis, d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

5. Interventi e agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne. – 1. A favore delle iniziative previste all'articolo 1, comma 3, lettera d), realizzate o avviate a realizzazione nel quadriennio 1998-2001, possono essere concessi mutui quinquennali, ad un terzo del tasso di riferimento, fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1,5 miliardi.

2. Le agevolazioni finanziarie di cui al comma 1 sono destinate:

a) alla realizzazione di terminal per il trasporto combinato, ivi inclusi i depositi ed i servizi accessori per la movimentazione delle unità di carico;

b) all'acquisizione di programmi ed apparecchiature elettroniche e telematiche riferiti alla catena di trasporto combinato;

c) all'acquisizione di unità di trasporto combinato e delle relative attrezzature.

3. Le iniziative di cui al comma 2, lettera a), potranno essere ammesse in quanto conformi alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia di libera concorrenza e coerenti con un razionale sviluppo del trasporto combinato (1).

(1) Articolo sostituito dall'art. 1, comma 2 ter, d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

6. Ammissibilità delle domande, controlli e sanzioni. – 1. La domanda di ammissione ai benefici di cui alla presente legge deve essere presentata ai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, e per conoscenza al Comitato di cui all'articolo 8, e deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessari ed ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria per il raggiungimento degli obiettivi di legge. Alla domanda finalizzata agli interventi di cui agli articoli 2 e 4 deve essere allegata una relazione contenente la descrizione dell'impresa o del raggruppamento e della sua situazio-

ne economica e di mercato che consenta di valutare la validità tecnico-economico-finanziaria dell'investimento.

2. Non sono ammissibili le domande presentate da imprese che non abbiano applicato il contratto nazionale e da imprese che siano state oggetto di sanzioni disciplinari o amministrative comminate dall'albo degli autotrasportatori o dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per violazione della normativa sulle tariffe obbligatorie, di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, con esclusione di quelle relative alla mancata o irregolare compilazione della lettera di vettura, per violazioni al Regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985, per trasporti abusivi.

3. L'utilizzo dei finanziamenti di cui all'articolo 2 e dei contributi di cui all'articolo 4 per operazioni diverse da quelle previste e deliberate o comunque contrarie a norme legislative o regolamentari vigenti, comporta la revoca del finanziamento e l'obbligo della restituzione delle somme percepite e degli interessi calcolati al tasso legale, da riversare ai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, nonché la radiazione dall'albo degli autotrasportatori.

4. Chiunque, avendo usufruito del contributo di cui all'articolo 3, svolge direttamente o indirettamente attività di autotrasporto di merci per conto di terzi o partecipa in qualità di socio ad una impresa avente per oggetto l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi nei dieci anni successivi all'erogazione del contributo, è soggetto alla revoca con effetto immediato del beneficio. Alla revoca del beneficio consegue l'obbligo della restituzione del contributo percepito, maggiorato degli interessi calcolati al tasso legale, da riversare ai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1.

5. Le imprese di cui all'articolo 4 sono tenute al rimborso del contributo nel caso, rispettivamente, di scissione o

di recesso dal conferimento ovvero di scioglimento del raggruppamento entro il terzo anno dall'erogazione del contributo medesimo. I raggruppamenti che siano direttamente beneficiari dei contributi di cui all'articolo 4 sono tenuti alla restituzione del contributo in caso di scioglimento del raggruppamento stesso entro il terzo anno dall'erogazione del contributo. Le somme restituite dai soggetti beneficiari, ai sensi del presente comma, nonché dei commi 3 e 4, sono nuovamente destinate ad interventi previsti dalla presente legge nel triennio 1997-1999. Qualora, al termine del predetto triennio, le somme non siano state ulteriormente attribuite per le finalità previste dalla presente legge, i soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, le riversano al bilancio dello Stato.

6. Il Ministero dei trasporti e della navigazione-Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede alla vigilanza sulla corretta applicazione delle norme di cui alla presente legge e all'emanazione dei conseguenti provvedimenti amministrativi.

7. Disposizioni diverse. - 1. Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino della disciplina per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) adeguare la disciplina nazionale alla normativa comunitaria vigente in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi;

b) definire un sistema di controlli con previsione di sanzioni per i casi di abuso e di inosservanza della disciplina;

c) definire un sistema di formazione e aggiornamento professionale degli operatori.

2. Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di en-

trata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino della disciplina concernente il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) introdurre un nuovo sistema di autorizzazioni al trasporto di cose basato su autorizzazioni alle imprese, anche tenendo conto della normativa vigente in materia nei Paesi dell'Unione europea;

b) definire una disciplina transitoria che, nel periodo di tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al presente comma, armonizzi il vigente sistema autorizzatorio con il nuovo regime;

c) definire un sistema di controlli con previsione di sanzioni per i casi di abuso e di inosservanza della disciplina.

3. Prima dell'emanazione dei decreti legislativi di cui ai commi 1 e 2, lo schema di decreto legislativo è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle Commissioni competenti, che si esprimono nei successivi trenta giorni. Trascorso tale termine senza che il parere sia stato reso, il Governo procede all'emanazione del decreto legislativo. Il Governo riferisce annualmente al Parlamento, entro il 30 settembre, in merito all'andamento del trasporto su strada, relativamente agli incidenti, ai consumi energetici, alla congestione e agli effetti della liberalizzazione.

4. Entro il termine di cui al comma 1, per il riordino del sistema tariffario in un mercato aperto e concorrenziale e per il graduale superamento del sistema di tariffe a forcilla di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, il Ministro dei trasporti e della navigazione invia al Parlamento, ai fini dell'espressione del parere delle competenti Commissioni, un apposito progetto che preveda una fase transitoria per armonizzare il vigente sistema tariffario con il nuovo regime.

Le Commissioni parlamentari esprimono il proprio parere entro trenta giorni dall'assegnazione del progetto.

5. Per le finalità di cui ai commi 1, 2 e 4, con apposito provvedimento è definito un nuovo sistema di controlli per la verifica della sussistenza e della permanenza dei requisiti per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, per il rilascio delle autorizzazioni e per il rispetto della disciplina tariffaria.

6. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, tenuto conto della necessità di ristrutturare il settore e ridurre complessivamente l'offerta di trasporto nazionale, può assegnare nuove autorizzazioni alle imprese sulla base degli effetti prodotti dall'attuazione degli articoli 3 e 4. Il Ministro adotta i provvedimenti necessari affinché l'offerta di trasporto merci su strada sia adeguata alla domanda, sentito il comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, che deve esprimere il relativo parere nel termine di trenta giorni. Con tali provvedimenti il Ministro fissa i criteri di priorità per l'assegnazione di nuove autorizzazioni.

7. Entro il termine di cui al comma 1 il Ministro dei trasporti e della navigazione predispone un progetto per la riforma organica dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298.

8. Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità. – 1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, nei limiti delle risorse di cui al comma 3, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità composto da quindici componenti. I componenti del Comitato sono:

a) il capo dell'unità di gestione auto-transporto di persone e cose, che lo presiede; b) il presidente del comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, con la qualifica di vicepresidente; c) un componente designato dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica - Ragioneria generale dello Stato; d) un componente designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato; e) un componente designato dal Ministro dell'ambiente; f) un componente designato dal Ministro dei lavori pubblici; g) due componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione; h) cinque componenti, indicati dalle cinque associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui all'articolo 4 delle norme approvate con decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32; i) due componenti indicati congiuntamente dalle associazioni nazionali di rappresentanza e tutela del movimento cooperativo, riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, ratificato, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1951, n. 302, e successive modificazioni, presenti nel comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori (1).

1 *bis*. Con il decreto di cui al comma 1, sono nominati, con le stesse modalità, un numero uguale di membri supplenti dei componenti di cui alle lettere c), d), e), f), g), h) e i) del medesimo comma 1 (2).

2. Il Comitato dura in carica tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, ha sede presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, delibera l'ammissione delle imprese agli interventi finanziari previsti dalla presente legge, secondo il piano di ripartizione e comunque nei limiti della spesa autorizzata.

3. Le spese di funzionamento del Comitato, ivi comprese quelle destinate all'acquisto delle necessarie attrezzature, nonché l'importo delle indennità e dei compensi che devono essere corrisposti ai componenti del Comitato sono stabiliti con il decreto di cui al comma 1. Al relativo onere, valutato in lire 500 milioni annui a decorrere dal 1997, si provvede quanto a lire 500 milioni per l'anno 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione, e quanto a lire 500 milioni per ciascuno degli anni 1998 e 1999 parzialmente utilizzando le corrispondenti proiezioni di tale accantonamento per gli anni medesimi.

(1) Comma sostituito dall'art. 38, comma 2, l. 7 dicembre 1999, n. 472 (Interventi nel settore dei trasporti).

(2) Comma aggiunto dall'art. 38, comma 3, l. 7 dicembre 1999, n. 472.

9. Interporti. - 1. Al fine di consentire il completamento delle procedure previste dall'articolo 6 del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, per l'ammissione ai contributi di cui all'articolo 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, il Ministro dei trasporti e della navigazione avanza proposte al CIPE a valere sui finanziamenti per le aree depresse, con riferimento agli interporti da realizzare nelle aree stesse. Le proposte al CIPE sono trasmesse dal Ministro dei trasporti e della navigazione al Parlamento per l'espressione del parere delle competenti Commissioni.

2. In attesa dell'adozione del piano quinquennale degli interporti di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1990, n. 240, il Ministro dei trasporti e della navigazione ammette a contributo la realizzazione di interporti finalizzati al

potenziamento della rete interportuale nazionale, dando priorità agli interventi nei nodi intermodali più congestionati e per l'incremento del trasporto combinato, tenuto conto della prossimità alle linee ferroviarie di primaria importanza nazionale e dei piani quadro o di altri strumenti di pianificazione regionali approvati, sulla base di un piano di interventi proposto dallo stesso Ministro. Prima della sua adozione lo schema di piano è trasmesso entro il 28 febbraio 1998 al Parlamento per l'espressione del parere delle Commissioni competenti.

Per la realizzazione degli interventi di cui al presente comma è autorizzato un contributo quindicennale di lire 10 miliardi annui a decorrere dal 1997 (1).

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 10 miliardi annui per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999, si provvede quanto a lire 10 miliardi per il 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, presenta al Parlamento un documento di indirizzo inerente i programmi delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per il trasporto delle merci in Italia, da sottoporre al previo parere delle competenti Commissioni.

(1) La l. 30 novembre 1998, n. 413 ha disposto (con l'art. 9, comma 3) che: "Per la realizzazione degli interventi previsti all'articolo 9, comma 2, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è autorizzato un ulteriore contributo quindicennale di lire 20 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000".

10. Disposizioni finanziarie. – 1. Per le finalità di cui agli articoli da 1 a 5, sono autorizzati i limiti impegno quindicennali di lire 50 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 da assegnare, sulla base del piano di cui all'articolo 1, ai soggetti di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, quali contributi pari alla rata di ammortamento per capitale e interessi a fronte di mutui o altre operazioni finanziarie attivate dai soggetti stessi con separata evidenza contabile. La scelta dei predetti soggetti è effettuata ai sensi della vigente normativa in materia di appalti pubblici di servizi e nelle relative convenzioni sono disciplinate le modalità di istruttoria delle domande di ammissione ai benefici, quelle per l'erogazione dei benefici stessi, nonché per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie (1).

2. L'erogazione dei mutui agevolati alle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla presente legge, può essere effettuata, oltre che dai soggetti di cui al comma 1, anche dalle banche di cui al decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385, previa stipula di apposita convenzione con il Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. Per consentire l'effettiva attuazione del piano di cui al comma 1, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare nell'anno 1997 anche i limiti di impegno afferenti agli anni 1998 e 1999, con pagamento delle relative annualità a decorrere dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite di impegno.

4. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a lire 50 miliardi per l'anno 1997, lire 100 miliardi per l'anno 1998 e lire 150 miliardi per l'anno 1999,

si provvede quanto a lire 50 miliardi per il 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 100 miliardi per il 1998 e lire 150 miliardi per il 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

4 *bis*. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sentito il Comitato di cui all'articolo 8, può essere mutata la destinazione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 1, nell'ambito delle finalità stabilite dalla presente legge, in caso di mancata utilizzazione delle risorse medesime per gli obiettivi di spesa originariamente previsti (2).

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(1) Comma sostituito dall'art. 1, comma 3, lett. a), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

(2) Comma inserito dall'art. 1, comma 3, lett. b), d.l. 20 dicembre 1999, n. 484, convertito, con modificazioni, dalla l. 18 febbraio 2000, n. 27.

11. Modifiche al codice della strada. –

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche: seguente:

a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) il trasporto di blocchi di pietra naturali o di manufatti, prefabbricati, prodotti siderurgici e industriali, compresi i coils ed i laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, anche se in uno o più pezzi fino alla concorrenza della massa complessiva riportata nelle rispettive carte di circolazione e comunque non superiore a 38 tonnellate se isolati a tre assi, a 48 tonnellate se isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi a sei assi e a 108 tonnellate se complessi ad otto assi”;

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

“2 *bis*. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera b), per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, d'autorizzazione alla circolazione si intende concessa con il pagamento di un indennizzo forfettario in aggiunta alla tassa di circolazione pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi dovuti dai mezzi d'opera isolati, rispettivamente per i veicoli a tre o quattro assi e le combinazioni da sei a otto assi”.

2. Tra i materiali assimilati indicati all'articolo 54, comma 1, lettera n), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono compresi:

a) quelli impiegati nel ciclo produttivo delle imprese forestali e quelli derivanti dalla raccolta e compattazione di rifiuti solidi urbani e dallo spurgo di pozzi neri effettuati mediante idonee apparecchiature installate sui mezzi d'opera;

b) quelli dell'industria siderurgica compresi i coils e i laminati grezzi, trasportati mediante idonee selle di contenimento installate sui mezzi d'opera.

3. L'articolo 202 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, cessa di avere applicazione dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395
Attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 10 ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali¹

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Visto l'articolo 1, comma 1 e comma 2 e l'allegato A della legge 21 dicembre 1999, n. 526, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee" (Legge comunitaria 1999);

Vista la direttiva del Consiglio dell'Unione Europea n. 98/76/CE del 10 ottobre 1998 che modifica la direttiva del Consiglio dell'Unione Europea n. 96/26/CE del 29 aprile 1996;

Vista la proposta del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi prot. 595/ATM 44 del 16 febbraio 2000, formulata ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera *d*) della legge 23 dicembre 1997, n. 454, con riferimento al settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Considerata la necessità di recepire, anche alla luce della predetta proposta, la direttiva n. 98/76/CE con riferimento sia al trasporto di cose che di persone, armonizzando le discipline vigenti per i singoli settori, in conformità ai criteri di delega ed alle disposizioni comunitarie e nazionali applicabili;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 22 dicembre 2000;

¹ Pubblicato in G.U. n. 303 del 30 dicembre 2000 ed in vigore dal 31 dicembre 2000.

sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica,

EMANA

il seguente decreto legislativo:

1. Oggetto e definizioni (1). – 1. Le norme del presente decreto disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada di cose per conto di terzi e di persone.

2. Ai fini del presente decreto, costituisce esercizio della professione di trasportatore su strada di cose per conto di terzi l'attività dell'impresa che esegue, mediante autoveicoli, fuori della fattispecie prevista dall'articolo 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298, il trasferimento di cose verso corrispettivo.

3. Ai fini del presente decreto, costituisce esercizio della professione di trasportatore su strada di persone l'attività dell'impresa che, fuori della fattispecie prevista dall'articolo 83, comma 1 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, esegue - mediante autoveicoli destinati, a norma dell'articolo 82, comma 1, del medesimo decreto legislativo, a trasportare più di nove persone, autista compreso - il trasferimento di persone con offerta al pubblico, o a talune categorie di utenti, verso corrispettivo.

3 bis. È impresa di trasporto su strada, ai fini del presente decreto, qualsiasi persona fisica o persona giuridica, con o senza scopo di lucro, od associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, nonché qualsiasi ente dipendente dall'autorità pubblica, il quale abbia personalità giuridica o dipenda da un'autorità avente personalità giuridica, che svolge l'attività di cui ai commi 2 o 3.

4. È residenza normale, ai fini del presente decreto, il luogo in cui una persona

dimora abitualmente, ossia per almeno centottantacinque giorni all'anno, per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non abbia interessi professionali, per interessi personali che rivelino stretti legami tra la persona e il luogo in cui essa abita. Tuttavia, per residenza normale di una persona i cui interessi professionali sono situati in un luogo diverso da quello degli interessi personali e che pertanto deve soggiornare alternativamente in luoghi diversi che si trovino in due o più Stati membri si intende il luogo in cui tale persona ha i propri interessi personali a condizione che vi ritorni regolarmente.

Quest'ultima condizione non è richiesta se la persona effettua un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione a tempo determinato. La frequenza di corsi universitari o scolastici non implica il trasferimento della residenza normale.

(1) Articolo modificato dall'art. 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478 (Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di cose per conto terzi).

2. Esenzioni (1). – 1. Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle imprese di cui all'articolo 1, comma 2, che esercitano la professione esclusivamente con autoveicoli con massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t. Il predetto limite può essere ridotto con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato previa consultazione della Commissione dell'Unione europea, sono individuati i casi nei quali le imprese di cui all'articolo 1, comma 2, effettuando esclusivamente trasporti nazionali aventi soltanto una debole incidenza sul mercato dei trasporti in considerazione della natura della merce trasportata, ovvero della brevità del percorso, sono esonerati dal

possesto dei requisiti di cui agli articoli 6 e 7. In caso di circostanze impreviste, al regolamento di cui all'articolo 21 può essere riconosciuta temporanea efficacia fino alla consultazione della Commissione e comunque per non più di sei mesi.

3. (Abrogato) (2)

(1) Articolo modificato dall'art. 2, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

(2) Comma abrogato dall'art. 2, comma 3, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

3. Direzione dell'attività (1). – 1. Le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, indicano alle rispettive autorità competenti, nei termini di cui all'articolo 4, commi 2 e 4, la persona che, in possesso dei requisiti di cui agli articoli 5 e 7, dirige, in maniera continuativa ed effettiva, l'attività di trasporto.

2. La persona di cui al comma 1 deve essere, alternativamente:

a) amministratore unico, ovvero membro del consiglio di amministrazione, per le persone giuridiche pubbliche, per le persone giuridiche private e, salvo il disposto della lettera b), per ogni altro tipo di ente;

b) socio illimitatamente responsabile per le società di persone;

c) titolare dell'impresa individuale o familiare o collaboratore dell'impresa familiare;

d) persona, legata da rapporto di lavoro subordinato, alla quale le relative attribuzioni sono state espressamente conferite.

2 bis. La persona di cui al comma 1 dirige l'attività di trasporto di una sola impresa.

(1) Articolo modificato dall'art. 2, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

4. Requisiti (1). – 1. Le imprese di cui all'articolo 1, comma 2, in possesso dei requisiti di cui agli articoli 5, 6 e 7 sono iscritte nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298 del 1974 ai fini dell'esercizio della relativa attività.

2. I requisiti di cui al comma 1 devono sussistere al momento della presentazione della domanda di iscrizione nell'albo di cui al medesimo comma. Il requisito di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b), deve sussistere, per ogni autoveicolo supplementare, al momento dell'immatricolazione ovvero al momento della presentazione della richiesta di aggiornamento di cui all'articolo 94, comma 2 del decreto legislativo n. 285 del 1992, ad eccezione dei trasferimenti di residenza.

3. Le imprese di cui all'articolo 1, comma 3 devono possedere i requisiti di cui agli articoli 5, 6 e 7 per ottenere la licenza o il diverso titolo previsto per l'esercizio della relativa attività.

4. I requisiti di cui al comma 3 devono sussistere al momento della presentazione di ogni domanda per ottenere la licenza o il titolo di cui al medesimo comma. Il requisito di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b), deve sussistere, per ogni autoveicolo supplementare nell'ambito della previsione dell'articolo 1, comma 3, al momento dell'immatricolazione ovvero al momento della presentazione della richiesta di aggiornamento di cui all'articolo 94, comma 2 del decreto legislativo n. 285 del 1992, ad eccezione dei trasferimenti di residenza.

5. I requisiti di cui ai commi 1 e 3 devono permanere per il periodo di iscrizione nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298/1974 o di possesso della licenza o del diverso titolo previsto per l'esercizio della attività di cui all'articolo 1, comma 3.

(1) Articolo sostituito dall'art. 4, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

5. Onorabilità (1). – 1. Per le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, il requisito dell'onorabilità è sussistente se esso è posseduto, oltre che dalla persona di cui all'articolo 3, comma 1:

a) dall'amministratore unico, ovvero dai membri del consiglio di amministra-

zione, per le persone giuridiche pubbliche, per le persone giuridiche private e, salvo il disposto della lettera *b*), per ogni altro tipo di ente;

b) dai soci illimitatamente responsabili per le società di persone;

c) dal titolare dell'impresa individuale o familiare (2).

2. Non sussiste, o cessa di sussistere, il requisito dell'onorabilità in capo alla persona che:

a) sia stata dichiarata delinquente abituale, professionale o per tendenza, oppure sia sottoposta a misure di sicurezza personali o a misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423, e dalla legge 31 maggio 1965, n. 575;

b) sia sottoposto, con sentenza definitiva, ad una delle pene accessorie previste dall'articolo 19, comma *f*, numeri 2 e 4 del codice penale;

c) abbia riportato, con sentenza definitiva, una o più condanne, per reato non colposo, a pena detentiva complessivamente superiore a due anni e sei mesi;

d) abbia riportato, con sentenza definitiva, una condanna a pena detentiva per uno dei delitti di cui al capo I del titolo II o ai capi II e III del titolo VII del libro secondo del codice penale o per uno dei delitti di cui agli articoli, 416, 416 *bis*, 513 *bis*, 589, comma 2, 624, 628, 629, 630, 640, 641, 644, 648, 648 *bis* e 648 *ter* del codice penale; per uno dei delitti di cui all'articolo 3 della legge 20 febbraio 1958, n. 75; per uno dei delitti di cui alla legge 2 ottobre 1967, n. 895; per uno dei delitti di cui agli articoli 73, comma 1, e 74 del d.p.r. 9 ottobre 1990, n. 309; per il delitto di cui all'articolo 189, comma 6 e comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285; per uno dei delitti di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286;

e) abbia riportato, con sentenza definitiva, una condanna per il delitto di cui all'articolo 282 del d.p.r. 23 gennaio

1973, n. 43; per il delitto di cui all'articolo 18, comma 3 della legge 18 aprile 1975, n. 110; per la contravvenzione di cui all'articolo 186, comma 2, anche in combinato disposto con l'articolo 187, comma 4, del decreto legislativo 285/1992;

f) abbia subito, in via definitiva, l'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 26 della legge n. 298 del 1974, o di qualunque sanzione amministrativa per l'esercizio abusivo della professione di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, ovvero, per cinque volte nel corso dell'ultimo quinquennio, cumulativamente, abbia subito la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida o sia stato effettuato nei suoi confronti l'accertamento di cui all'articolo 167, comma 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992;

g) abbia subito, in qualità di datore di lavoro, condanna penale definitiva per fatti che costituiscono violazione degli obblighi sussistenti in materia previdenziale ed assistenziale; (2)

h) sia stata dichiarata fallita, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

(h-bis) sia stata oggetto di un' informativa antimafia interdittiva ai sensi dell'articolo 91 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, e successive modificazioni (2).

3. Nei casi in cui il comma 2 contempla la condanna a pena detentiva, essa si considera tale anche se risulta commutata una sanzione sostitutiva della pena detentiva medesima.

4. Per gli effetti del presente articolo, si considera condanna anche l'applicazione della pena su richiesta delle parti ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale.

5. L'applicazione delle sanzioni di cui alle lettere *e*), *f*) e *g*) del comma 2 è ri-

levante solo se esse sono conseguenti a fatti commessi nell'esercizio delle attività di autotrasporto di cui all'articolo 1, commi 2 e 3.

6. La persona che esercita la direzione dell'attività perde comunque il requisito dell'onorabilità anche nel caso di violazione degli articoli 589, comma 2, del codice penale, 189, commi 6 e 7, 186, comma 2, 187, comma 4, del decreto legislativo n. 28511992 o delle violazioni di cui al comma 2, lettera *f*), commesse dal lavoratore dipendente, nell'esercizio della propria attività, qualora il fatto che ha dato luogo alla violazione sia riconducibile a istruzioni o disposizioni impartite o ad omessa vigilanza con riferimento a più precedenti violazioni.

7. Le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, devono essere iscritte nei ruoli delle imposte sui redditi delle persone fisiche o giuridiche relativamente al reddito d'impresa, o avere presentato la dichiarazione relativamente a tale reddito.

8. La sussistenza del requisito dell'onorabilità cessa, di diritto, come conseguenza del verificarsi dei presupposti previsti dai commi che precedono.

9. Fermi restando gli effetti degli articoli 166 e 167 del codice penale e 445 del codice di procedura penale, e di ogni disposizione che comunque prevede l'estinzione del reato, il requisito dell'onorabilità è riacquistato:

a) a seguito di concessione della riabilitazione di cui all'articolo 178 del codice penale, sempreché non intervenga la revoca di cui all'articolo 180 del medesimo codice;

b) in caso di cessazione delle misure di sicurezza o di prevenzione applicate;

c) per le ipotesi di cui alla lettera *f*) del comma 2, decorsi sei mesi dalla data del provvedimento che costituisce presupposto per la perdita del requisito.

(1) Articolo sostituito dall'art. 5, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

(2) Lettera aggiunta dall'art. 29 *bis*, comma 1,

d.l. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 novembre 2014, n. 164.

6. Requisito della capacità finanziaria

(1). – 1. Per le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, il requisito della capacità finanziaria è sussistente se vi è la disponibilità di risorse finanziarie in misura non inferiore a:

a) cinquantamila euro, qualora l'impresa abbia la disponibilità, a qualunque titolo, fra quelli consentiti dalla normativa vigente, di un autoveicolo adibito all'attività di trasportatore su strada;

b) cinquemila euro, per ogni autoveicolo supplementare.

2. Ai fini dell'accertamento della sussistenza della capacità finanziaria l'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, valuta: i conti annuali dell'impresa interessata, ove esistano; i fondi disponibili, comprese le liquidità bancarie e le possibilità di scoperti e prestiti; tutti gli attivi, comprese le proprietà disponibili come garanzia per l'impresa interessata; i costi, compreso il prezzo di acquisto o i pagamenti iniziali per veicoli, edifici, impianti, attrezzature e installazioni; il capitale di esercizio.

3. a prova della sussistenza della capacità finanziaria può essere fornita mediante un'attestazione rilasciata, nelle varie forme tecniche, sulla scorta degli elementi di cui al comma 2, da imprese che esercitano attività bancaria. I contenuti dell'attestazione e le modalità per il suo rilascio sono stabiliti con il regolamento di cui all'articolo 21.

4. Le imprese di cui al comma 3 comunicano all'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, secondo le modalità ed entro i termini stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 21, ogni fatto che produca la diminuzione o la perdita della capacità finanziaria attestata.

(1) Articolo sostituito dall'art. 6, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

7. Requisito dell'idoneità professionale (1). – 1. Per le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, il requisito dell'idoneità professionale è sussistente se esso è posseduto dalla persona che dirige l'attività.

2. Il requisito dell'idoneità professionale consiste nel possesso della conoscenza delle materie riportate nell'allegato I al presente decreto ed è accertato con il superamento dell'esame di cui all'articolo 8.

3. Le persone che intendono svolgere la direzione dell'attività nell'interesse di imprese che esercitano l'attività di trasporto su strada esclusivamente in ambito nazionale possono chiedere di sostenere l'esame su argomenti riguardanti solo il trasporto nazionale.

4. In deroga al disposto del comma 2, è ritenuto sussistente il requisito della idoneità professionale in capo alla persona che provi di aver maturato un'esperienza pratica complessiva, continuativa ed attuale di almeno cinque anni svolgendo, nell'interesse di una o più imprese, stabilite nell'Unione europea, o negli altri Stati aderenti all'accordo sullo Spazio Economico Europeo, ed aventi i requisiti di cui all'articolo 4, che regolarmente esercitano, o hanno esercitato, le attività di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, la direzione dell'attività e superi la prova d'esame di controllo di cui all'articolo 8, comma 4.

5. Per gli effetti del comma 4 l'esperienza pratica ivi contemplata:

a) si considera continuativa se la direzione dell'attività è stata svolta senza alcuna interruzione ovvero con una o più interruzioni singolarmente considerate, non superiori a sei mesi;

b) si considera attuale se, alla data di presentazione della domanda per l'ammissione alla prova d'esame di controllo, la direzione dell'attività è in corso di svolgimento ovvero è cessata o interrotta da non più di sei mesi.

5 bis. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa con-

sultazione della Commissione europea, sono stabiliti criteri e modalità per sottoporre, con oneri a carico del soggetto richiedente, ad esame supplementare, riguardante conoscenze specifiche relative agli aspetti nazionali della professione di trasportatore su strada, le persone fisiche con residenza normale in Italia che, senza aver ottenuto precedentemente alcun attestato di capacità professionale in uno degli Stati membri, hanno conseguito, dopo il 1 ottobre 1999, un attestato di idoneità professionale rilasciato dall'autorità competente di altro Stato membro, qualora intendano utilizzare tale attestato per dirigere l'attività di trasporto ai sensi dell'articolo 3. Con lo stesso decreto, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, sono stabilite le tariffe per la copertura delle spese relative all'esame supplementare.

(1) Articolo modificato dall'art. 7, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

8. Esame di idoneità professionale (1).

– 1. Le prove scritte che costituiscono l'esame di cui all'articolo 7, commi 2, 3 e 4, consistono in:

a) sessanta domande con risposta a scelta fra quattro risposte alternative;

b) una esercitazione su un caso pratico.

2. Per l'esecuzione di ciascuna delle prove di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, il candidato dispone di due ore; per la valutazione della prova di cui al comma 1, lettera *a)*, sono attribuibili al massimo sessanta punti; per la valutazione della prova di cui al comma 1, lettera *b)*, sono attribuibili al massimo quaranta punti.

3. Per gli effetti dell'articolo 7, commi 2 e 3, l'esame è superato se il candidato ottiene almeno trenta punti per la prova di cui al comma 1, lettera *a)*, almeno venti punti per la prova di cui al comma 1, lettera *b)*, ed un punteggio complessivo, risultante dalla somma dei punteggi di entrambe le prove, di almeno sessanta punti.

4. Per gli effetti dell'articolo 7, comma 4, l'esame è superato se il candidato ottiene almeno trenta punti per la prova di cui al comma 1, lettera *a*), almeno sedici punti per la prova di cui al comma 1, lettera *b*), ed un punteggio complessivo, risultante dalla somma dei punteggi di entrambe le prove, di almeno sessanta punti.

5. A cura della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono resi pubblici l'elenco generale dei quesiti per la prova di cui al comma 1, lettera *a*), e dei tipi di esercitazione per la prova di cui al comma 1, lettera *b*).

6. Possono partecipare alle prove d'esame di cui al comma 1 le persone, maggiori d'età, non interdette giudizialmente e non inabilitate che abbiano assolto all'obbligo scolastico e superato un corso di istruzione secondaria di secondo grado ovvero un corso di preparazione agli esami di cui al presente articolo presso organismi autorizzati. Esse sostengono tali prove d'esame presso la provincia nel cui territorio hanno la residenza anagrafica o l'iscrizione nell'anagrafe degli italiani residenti all'estero ovvero, in mancanza di queste, la residenza normale. *Qualora non siano previste sedute d'esame nella provincia di residenza, è consentita la partecipazione alle prove d'esame anche in province diverse da quella di residenza, previa sottoscrizione di apposito protocollo in sede di Conferenza unificata* (2).

(1) Articolo modificato dall'art. 8, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

(2) La parte in corsivo è stata aggiunta dall'art. 5, l. 30 dicembre 2023, n. 214 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022).

9. Attestato di idoneità professionale ed elenco degli idonei. – 1. L'autorità di cui all'articolo 8, comma 6, rilascia, alla persona che ha superato l'esame ai sensi dell'articolo 8, commi 3 o 4, l'attestato di idoneità professionale per il trasporto

nazionale ed internazionale su strada di merci o di viaggiatori di cui all'allegato II al presente decreto. Se il medesimo esame è stato superato con la limitazione di cui all'articolo 7, comma 3, l'attestato di idoneità professionale è rilasciato per il trasporto nazionale su strada di merci o di viaggiatori.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, nei limiti delle ordinarie strutture e delle ordinarie risorse di bilancio, alla tenuta dell'elenco delle persone alle quali è stato rilasciato l'attestato di cui al comma 1. L'elenco contiene anche l'indicazione dell'eventuale impresa presso cui il titolare dell'attestato svolge la direzione dell'attività ai sensi dell'articolo 3. Su comunicazione del titolare dell'attestato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'aggiornamento di tale indicazione. L'elenco è consultabile, anche in via telematica, da chiunque vi abbia interesse (1).

(1) Comma sostituito dall'art. 9, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

10. Proseguimento provvisorio dell'attività. – 1. In caso di decesso, scomparsa, incapacità fisica, perdita o diminuzione della capacità di agire, escluso il caso di perdita del requisito dell'onorabilità, della persona che svolge la direzione dell'attività, ed in assenza di altra persona dotata del requisito dell'idoneità professionale che possa assumere tale funzione, è consentito a coloro che abbiano titolo, ai sensi della vigente normativa, al proseguimento dell'esercizio dell'attività di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, di esercitare, a titolo provvisorio, la direzione dell'attività anche in assenza del requisito dell'idoneità professionale, e a condizione che sia sussistente quello dell'onorabilità, dandone comunicazione, entro trenta giorni, all'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1.

2. L'esercizio provvisorio di cui al comma 2 è consentito per un anno.

Esso può essere prorogato per sei mesi al massimo nel caso in cui, dall'esame dell'attività svolta dall'impresa di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, nel corso dell'esercizio provvisorio e da una motivata dichiarazione di intenti resa dalla medesima l'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, ritenga che, entro il periodo di proroga, saranno validamente eseguiti gli adempimenti di cui all'articolo 3, comma 1 medesimo (1).

3. Decorso invano il periodo di cui al comma 3, si procede alla cancellazione dall'albo di cui all'articolo 4, comma 1 o alla revoca della licenza o dei titoli di cui al comma 3 del medesimo articolo.

4. Nei casi in cui ai sensi del presente articolo è disposta la cancellazione dell'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298/1974, non si applica l'articolo 24 della medesima legge.

(1) Comma sostituito dall'art. 10, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

11. Perdita dell'onorabilità. – 1. Se il requisito di cui all'articolo 5 cessa di sussistere in capo alla persona che svolge la direzione dell'attività, questa decade immediatamente dalla sua funzione e si astiene pertanto dall'esercizio della stessa.

2. L'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, che sia comunque venuta a conoscenza del fatto di cui al comma 1, sospende, immediatamente e fino al giorno in cui sono nuovamente eseguiti gli adempimenti di cui all'articolo 3, comma 1 medesimo, l'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 4, comma 1, ovvero dei titoli abilitanti di cui al comma 3 del medesimo articolo.

3. Se entro un mese dalla data del provvedimento di sospensione di cui al comma 2 non sono stati eseguiti gli adempimenti di cui all'articolo 3, comma 1, l'autorità competente di cui alla medesima disposizione procede alla cancellazione dall'albo di cui all'articolo 4, comma 1 o alla revoca della licenza o dei

titoli di cui al comma 3 del medesimo articolo.

4. Se il requisito di cui all'articolo 5 cessa di sussistere in capo ad una delle persone di cui al comma 1, lettere a), b) e c) del medesimo articolo, l'impresa di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, comunica, entro tre giorni, il fatto all'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1. La medesima impresa comunica altresì alla stessa autorità l'avvenuto reintegro del requisito di cui all'articolo 5, con l'indicazione degli strumenti per mezzo dei quali tale reintegro è avvenuto (1).

5. Se entro un mese dalla data dell'invio della comunicazione di cui al comma 4 non è stata data comunicazione all'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, dell'avvenuto reintegro del requisito di cui all'articolo 5, essa procede alla cancellazione dall'albo di cui all'articolo 4, comma 1, o alla revoca della licenza o dei titoli di cui al comma 3 del medesimo articolo.

6. Nei casi in cui ai sensi del presente articolo è disposta la sospensione o la cancellazione dell'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298/1974, non si applica l'articolo 24 della medesima legge.

(1) Comma sostituito dall'art. 11, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

12. Perdita della capacità finanziaria. –

1. Se il requisito di cui all'articolo 6 cessa di sussistere, l'impresa di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, comunica, entro tre giorni, il fatto all'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1 (1).

2. Se la situazione economica globale dell'impresa di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, lascia prevedere che il requisito di cui all'articolo 6 sarà di nuovo soddisfatto e in modo durevole, sulla base di un piano finanziario, in un prossimo futuro, l'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, può concedere un termine non superiore a un anno (2).

3. Se entro un mese dalla data della comunicazione di cui al comma 1, o allo spirare del termine di cui al comma 2, se concesso, il requisito di cui all'articolo 6 non è stato reintegrato, l'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, procede alla cancellazione dall'albo di cui all'articolo 4, comma 10 alla revoca della licenza o dei titoli di cui al comma 3 del medesimo articolo.

4. Nei casi in cui ai sensi del presente articolo è disposta la cancellazione dell'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298/1974, non si applica l'articolo 24 della medesima legge.

(1) Comma sostituito dall'art. 12, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

(2) Comma sostituito dall'art. 12, comma 2, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

13. Perdita dell'idoneità professionale. –

1. Se la persona che svolge la direzione dell'attività non la esercita più, l'impresa di cui all'articolo 1, commi 2 o 3, comunica, entro tre giorni, il fatto all'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1 (1).

2. Se entro due mesi dalla data della comunicazione di cui al comma 1, il requisito di cui all'articolo 7 non è stato reintegrato, l'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, procede alla cancellazione dall'albo di cui all'articolo 4, comma 1, o alla revoca della licenza o dei titoli di cui al comma 3 del medesimo articolo.

3. Nei casi in cui ai sensi del presente articolo è disposta la cancellazione dell'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298/1974, non si applica l'articolo 24 della medesima legge.

(1) Comma sostituito dall'art. 13, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

13 bis. Partecipazione al procedimento

(1). – 1. Nei casi in cui, ai sensi degli articoli 10, 11, 12 e 13, è disposta la cancellazione dall'albo di cui all'articolo 4, comma 1, o la revoca dei titoli di

cui al comma 3 del medesimo articolo, l'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1, assegna all'impresa interessata, per l'esercizio dei diritti di cui all'articolo 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241, un termine di trenta giorni. Entro tale termine, su richiesta dell'impresa interessata, procede anche all'audizione personale.

(1) Articolo aggiunto dall'art. 14, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

14. Riconoscimento reciproco di atti in materia di onorabilità. – 1. Per gli effetti dell'articolo 5, è dato riconoscimento:

a) all'estratto del casellario, giudiziale o, in mancanza, ad un documento equipollente rilasciato dall'autorità giudiziaria o amministrativa competente dello Stato dell'Unione Europea o dello Stato aderente all'accordo sullo Spazio Economico Europeo;

b) alle attestazioni, rilasciate dall'autorità di cui alla lettera a), inerenti a quegli elementi rilevanti per la sussistenza del requisito dell'onorabilità, che non costituiscono oggetto dell'atto di cui alla lettera a) medesima.

2. Se non è previsto il rilascio degli atti di cui al comma 1, si applica il disposto del d.p.r. 20 ottobre 1998, n. 403.

3. Gli atti di cui ai commi 1 e 2 sono riconosciuti se prodotti entro sei mesi dalla data di rilascio.

15. Riconoscimento reciproco di atti in materia di capacità finanziaria. – 1. Per gli effetti dell'articolo 6, è dato riconoscimento:

a) all'attestazione rilasciata, per gli stessi effetti da imprese autorizzate all'esercizio del credito, ovvero da altri soggetti designati a tale rilascio, dallo Stato dell'Unione Europea, o aderente all'accordo sullo Spazio Economico Europeo, in cui il soggetto in capo al quale il requisito della capacità finanziaria deve sussistere è stabilito;

b) all'attestazione rilasciata, per gli

stessi effetti, dalla competente autorità amministrativa dello Stato di cui alla lettera a).

2. Gli attestati di cui al comma 1 sono riconosciuti a condizione che siano rilasciati nel rispetto dell'articolo 6, commi 1 e 2 (1).

(1) Comma sostituito dall'art. 15, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

16. Riconoscimento reciproco di atti in materia di idoneità professionale. – 1. Ai fini dell'articolo 7, sono riconosciuti gli attestati rilasciati dalle competenti autorità di uno Stato membro dell'Unione Europea, o aderente all'accordo sullo Spazio Economico Europeo, a titolo di prova dell'idoneità professionale, secondo le disposizioni vigenti dal 1 gennaio 1990 al 1° ottobre 1999.

2. Le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, che sono state autorizzate, in Grecia, anteriormente al 1 gennaio 1981, o negli altri Stati membri dell'Unione Europea, anteriormente al 1 gennaio 1975, in virtù di una normativa nazionale, ad esercitare le relative attività, e a condizione che tali imprese siano delle società ai sensi dell'articolo 58 del Trattato che istituisce la Comunità europea, è riconosciuto, come prova sufficiente di idoneità professionale, l'attestato dell'esercizio effettivo, per un periodo di tre anni, delle rispettive attività in uno di tali Stati.

L'attività non deve essere cessata da più di cinque anni alla data di presentazione dell'attestato. Quando si tratta di un ente, l'esercizio effettivo dell'attività è attestato per una delle persone fisiche che svolgono la direzione dell'attività medesima (1).

(1) Comma sostituito dall'art. 16, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

17. Informazioni alle Autorità di altri Stati membri. – 1. Le sanzioni e le misure di cui all'articolo 5, comma 2, applicate per fatti commessi nell'esercizio

dell'attività delle imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, stabiliti in altri Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo Spazio Economico Europeo sono comunicati a tali Stati (1).

2. Con il regolamento di cui all'articolo 21 sono stabilite le modalità della comunicazione di cui al comma 1.

(1) Comma sostituito dall'art. 17, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

18. Verifiche ed adeguamenti. – 1. Le autorità competenti verificano periodicamente ai sensi del comma 2, per lo meno ogni tre anni la persistenza dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale.

2. Con il regolamento di cui all'articolo 21 sono determinate le modalità per la verifica di cui al comma 1 per le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, nonché le modalità di adeguamento ai requisiti di cui agli articoli 5, 6 e 7 per le imprese autorizzate fra il 1 gennaio 1978 ed il 31 maggio 1987 e per le imprese precedentemente esentate ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto ministeriale 16 maggio 1991, n. 198, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 8 luglio 1991, n. 158, recante regolamento di attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 438 del 21 giugno 1989 che modifica la direttiva del Consiglio n. 561 del 12 novembre 1974 (1).

3. Le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3, già autorizzate alla data del 31 dicembre 1977, sono dispensate dall'obbligo di comprovare i requisiti previsti dal presente decreto (2).

(1) Comma sostituito dall'art. 18, comma 1, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

(2) Comma sostituito dall'art. 18, comma 2, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

19. Sanzioni. – 1. La violazione dell'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 10, comma 1, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamen-

to di una somma da due a sei milioni di lire.

2. La violazione degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 11, commi 2 o 4, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da dieci a trenta milioni di lire.

3. La violazione degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 12, comma 1, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma tre a nove milioni di lire.

4. La violazione degli obblighi di cui all'articolo 13, comma 1, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da cinque a quindici milioni di lire.

5. Le sanzioni previste dal presente articolo sono applicate dall'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1.

20. Abrogazioni (1). – 1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 21 sono abrogate, in particolare, le seguenti disposizioni:

a) gli articoli 13, 20, comma 1, n. 5) e n. 6), 22, 23, commi 1 e 3, e 25, comma 2 della legge n. 298 del 1974;

b) il decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 84.

(1) Articolo sostituito dall'art. 19, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

21. Regolamento di attuazione (1). – 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, con proprio regolamento da emanarsi entro il termine del 1 aprile 2002, e che entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, le previste disposizioni attuative.

(1) Articolo sostituito dall'art. 20, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

22. Disposizioni transitorie. – 1. Il termine di cui all'articolo 1, comma 1, del

decreto legislativo 14 marzo 1998, n. 85, è prorogato alla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 21 e comunque non oltre il 1 luglio 2001.

1 *bis*. A decorrere dalla data del 1 luglio 2001 e fino alla data del 31 dicembre 2007 (1) le imprese che intendono esercitare la professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi devono possedere i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e capacità professionale, essere iscritte all'albo degli autotrasportatori per conto di terzi e dimostrare di avere acquisito, per cessione d'azienda, imprese di autotrasporto ovvero l'intero parco veicolare di altra impresa iscritta all'albo ed in possesso di titolo autorizzativo, che cessi l'attività (2)

1 *ter*. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 21 continuano ad applicarsi le disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti 16 maggio 1991, n. 198, e 20 dicembre 1991, n. 448 (3).

(1) Le parole in corsivo sono state modificate dall'art. 1, comma 111, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

(2) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 1, d.l. 3 luglio 2001, n. 256, convertito, con modificazioni, dalla l. 20 agosto 2001, n. 334.

(3) Comma aggiunto dall'art. 21, d.lgs. 28 dicembre 2001, n. 478.

23. Entrata in vigore. – 1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I
Elenco delle materie di cui all'art. 7,
comma 2
(*Omissis*)

ALLEGATO II
Parte di provvedimento in formato
grafico

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**Decreto 28 aprile 2005, n. 161****Regolamento di attuazione del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, modificato dal decreto legislativo n. 478 del 2001, in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di viaggiatori e merci¹****IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visti gli articoli 2, commi 1, 6, commi 3 e 4, 17, commi 2, 18, commi 2 e 21 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, come modificato dal decreto legislativo 28 dicembre 2001, n. 478, che prevedono l'emanazione di un regolamento ministeriale per la loro attuazione;

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante «codice in materia di protezione dei dati personali»;

Vista la legge 1° marzo 2005, n. 32, recante «Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose», in particolare l'articolo 2 comma 2, lettera c) punto 3);

Sentito il Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298;

Acquisito il parere della Conferenza

Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 15 gennaio 2004;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del giugno 2004;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della citata legge n. 400 del 1988;

EMANA

il seguente regolamento:

1. Attuazione dell'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo n. 395 del 2000 – Esenzioni. – 1. Le imprese di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 che esercitano la professione di trasportatore su strada esclusivamente mediante autoveicoli con massa complessiva a pieno carico non superiore a 1,5 tonnellate, effettuano l'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 1 della

¹ Pubblicato in G.U. n. 189 del 16 agosto 2005 ed in vigore dal 17 agosto 2005.

legge 6 giugno 1974, n. 298, come previsto dall'articolo 4, comma 1 del citato decreto legislativo n. 395 del 2000, dimostrando il solo requisito dell'onorabilità di cui all'articolo 5 del decreto legislativo medesimo.

2. Attuazione dell'articolo 6, commi 3 e 4 del decreto legislativo n. 395 del 2000.

Attestazione di capacità finanziaria e comunicazioni delle imprese bancarie. – 1. Le imprese che esercitano attività bancaria rilasciano, a richiesta delle imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3 del decreto legislativo n. 395 del 2000, l'attestazione prevista dall'articolo 6, comma 3 del decreto legislativo medesimo, conformemente al modello allegato al presente regolamento ed in osservanza di quanto prescritto dal decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

2. Le imprese che esercitano attività bancaria effettuano la comunicazione prevista dall'articolo 6, comma 4 del decreto legislativo n. 395 del 2000, in forma scritta, entro quindici giorni dalla data in cui hanno avuto conoscenza dei fatti da comunicare.

3. Attuazione dell'articolo 17, comma 2 del decreto legislativo n. 395 del 2000. Comunicazioni in materia di sanzioni e misure applicate ad imprese stabilite in altri Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo Spazio Economico Europeo.

1. Le autorità che applicano le sanzioni e le misure di cui all'articolo 5, comma 2 del decreto legislativo n. 395 del 2000, nei casi previsti dall'articolo 17, comma 1 del decreto legislativo medesimo, ne danno comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici, entro cinque giorni dalla data del relativo provvedimento.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i tra-

sporti terrestri, comunica entro dieci giorni alla corrispondente autorità competente dello Stato nel quale l'impresa interessata è stabilita, anche attraverso le competenti rappresentanze del Governo italiano presso lo Stato medesimo, le informazioni ricevute ai sensi del comma 1.

4. Attuazione dell'articolo 18, comma 2 del decreto legislativo n. 395 del 2000.

Verifica della persistenza dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale. – 1. L'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 1 del decreto legislativo n. 395 del 2000 effettua la verifica periodica prevista dall'articolo 18, comma 1 del decreto legislativo medesimo.

Resta salvo il potere della citata autorità competente di effettuare la verifica della persistenza dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale in tutti i casi in cui ciò sia ritenuto opportuno.

2. La verifica della persistenza del requisito dell'onorabilità è effettuata acquisendo le informazioni rilevanti, ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 395 del 2000, dall'impresa interessata o dalle amministrazioni competenti, nel rispetto del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa.

3. La verifica della persistenza del requisito della capacità finanziaria è effettuata acquisendo le informazioni rilevanti, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 395 del 2000, e la relativa documentazione dall'impresa interessata o dalle imprese di cui all'articolo 2, comma 1.

4. La verifica della persistenza del requisito dell'idoneità professionale è effettuata acquisendo le informazioni rilevanti, ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 395 del 2000, dall'impresa

interessata o dalle amministrazioni competenti, nel rispetto del decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000. 5. È considerato non persistente il requisito dell'onorabilità, della capacità finanziaria o dell'idoneità professionale per l'impresa che, a richiesta dell'autorità competente di cui al comma 1, non fornisce, entro un congruo termine fissato dall'autorità medesima, le informazioni essenziali per le verifiche di cui al presente articolo.

5. Attuazione dell'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo n. 395 del 2000. Adeguamento ai requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale. – 1. Le imprese di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo n. 395 del 2000, iscritte nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298 del 1974 tra il 1° gennaio 1978 ed il 31 maggio 1987, con il beneficio dell'esenzione prevista dall'articolo 9 del decreto del Ministro dei trasporti 5 novembre 1987, n. 508, modificato dal decreto del Ministro dei trasporti 8 marzo 1988, n. 100, si adeguano ai requisiti di cui agli articoli 5, 6 e 7 del citato decreto legislativo n. 395 del 2000 entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

2. Le imprese di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo n. 395 del 2000, iscritte nell'albo di cui all'articolo 1 della legge n. 298 del 1974 entro il giorno precedente la data di entrata in vigore del presente regolamento, con il beneficio dell'esenzione prevista dall'articolo 1, commi 2 e 3 del decreto del Ministro dei trasporti 16 maggio 1991, n. 198, si adeguano ai requisiti di cui agli articoli 5, 6 e 7 del citato decreto legislativo n. 395 del 2000 (*entro il 4 dicembre 2011*) (1).

3. Il disposto di cui al comma 2 si applica solo se le imprese interessate utilizzano esclusivamente i tipi di autoveicolo rispettivamente contemplati dal citato

articolo 1, commi 2 e 3 del decreto del Ministro dei trasporti n. 198 del 1991.

4. Le imprese di cui all'articolo 1, commi 2 e 3 del decreto legislativo n. 395 del 2000 che, ai sensi dei decreti del Ministro dei trasporti n. 198 del 1991 e 20 dicembre 1991, n. 448, hanno dimostrato il requisito della capacità finanziaria mediante attestazione rilasciata da una società finanziaria, si adeguano al requisito di cui all'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 395 del 2000 in occasione della prima verifica effettuata ai sensi dell'articolo 4.

(1) Le parole in corsivo sono state inserite dall'art. 1, comma 1, decreto ministero delle infrastrutture e dei trasporti 22 luglio 2010.

6. Entrata in vigore. Articolo 21 del decreto legislativo n. 395 del 2000. – 1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Legge 1° marzo 2005, n. 32
Delega al Governo per il riassetto normativo del settore
dell'autotrasporto di persone e cose¹

1. (Delega al Governo per il riassetto normativo in materia di autotrasporto di persone e cose).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di:

a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale;

b) liberalizzazione regolata secondo i principi e i criteri direttivi di cui all'articolo 2 dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi;

c) organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive.

3. Gli schemi dei decreti legislativi di

cui al comma 1 sono trasmessi, entro la scadenza del termine previsto dal medesimo comma, alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso tale termine, i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4, o successivamente, questi ultimi sono prorogati di sessanta giorni.

4. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare, nel rispetto dei commi 2 e 3 del presente articolo e dei principi e dei criteri direttivi previsti dall'articolo 2, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1.

2. Principi e criteri direttivi. – 1. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 sono informati ai seguenti principi e criteri direttivi generali:

a) riordino delle normative e adeguamento delle stesse alla disciplina comunitaria,

¹ Pubblicata in G.U. n. 57 del 10 marzo 2005 ed in vigore dal 25 marzo 2005.

in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale;

b) salvaguardia della concorrenza fra le imprese operanti nei settori dell'autotrasporto di merci e dell'autotrasporto di viaggiatori;

c) tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale;

d) introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126 *bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 sono inoltre informati ai seguenti principi e criteri direttivi specifici:

a) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a):

1) eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dal regime concessorio a quello autorizzativo senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

2) introduzione di parametri intesi ad elevare gli *standard* di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza;

3) riordino dei servizi esistenti nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano in materia di trasporto pubblico locale;

4) riformulazione dell'apparato sanzionatorio, con riferimento, in particolare, alla previsione di sanzioni amministrative a carico delle imprese per la perdita dei requisiti necessari al rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio dei servizi, per il mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione, per gli adempimenti formali di carattere documentale;

b) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b):

1) superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'autotrasporto di merci;

2) libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci;

3) responsabilità soggettiva del vettore ai sensi della normativa vigente e, ove accertata, del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, i quali agiscono nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni, per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, per quanto riguarda, in particolare, il carico dei veicoli, i tempi di guida e di riposo dei conducenti e la velocità massima consentita;

4) previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto;

5) previsione della nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente per effetto delle violazioni di cui al numero 3);

6) previsione, in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta, dell'applicazione degli usi e delle consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

7) previsione di criteri per definire i limiti del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate;

8) individuazione di un sistema di certificazione di qualità per particolari tipologie di trasporti su strada, come quelle delle merci pericolose, delle derrate deperibili, dei rifiuti industriali e dei prodotti farmaceutici, con definizione dei modi e dei tempi per attuare tale disposizione nel rispetto dell'autonomia di impresa e della normativa nazionale e comuni-

taria in materia di certificazione;
 9) nel rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di tutela della concorrenza, possibilità di previsione di accordi di diritto privato, definiti fra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto, a seguito di autonome e concordati iniziative negoziali, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate;

10) introduzione di strumenti che consentano il pieno rispetto e il puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione;

c) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c):

1) riordino e razionalizzazione delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto, con attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto, istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 2284/TT del 6 febbraio 2003, delle funzioni di proposta di indirizzi e strategie di governo del settore, anche in materia di controlli, monitoraggio e studio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

2) riforma del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi con attribuzione anche di compiti di gestione operativa, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

3) nell'attuazione dei principi e dei criteri di cui ai numeri 1) e 2), garanzia dell'uniformità della regolamentazione e delle procedure, nonché tutela delle professionalità esistenti.

3. Abrogazioni. – 1. Le disposizioni di cui all'articolo 3 del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 agosto 2001, n. 334, sono abrogate. È prevista la decadenza, entro quattro mesi dalla data

di entrata in vigore della presente legge, delle azioni da esercitare. Per la composizione di tali controversie è data facoltà alle parti di procedere, di comune accordo, in sede arbitrale. Il collegio si esprime entro novanta giorni dalla sua investitura.

2. Per le azioni legali già in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, è data facoltà alle parti di ricorrere alla composizione in sede extragiudiziale.

4. Disposizione finanziaria. – 1. Dall'attuazione della presente legge non derivano oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284
Riordino della Consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori¹

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visti gli articoli 14 e 16 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Vista la legge 6 giugno 1974, n. 298, recante istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merce su strada, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 6 febbraio 2003, istitutivo della Consulta generale per l'autotrasporto;

Vista la legge 24 novembre 2003, n. 326, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, ed in particolare l'articolo 17, comma 3 *ter*, che stanZIA risorse per il funzionamento della citata Consulta generale per l'autotrasporto;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184, recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visti gli articoli 1, comma 1, lettera c), e 2, commi 1 e 2, lettera c), della legge 1° marzo 2005, n. 32, recante delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 settembre 2006;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati;

Considerato che le competenti Commissioni del Senato della Repubblica non hanno espresso il proprio parere nel termine previsto dall'articolo 1, comma 3, della legge 1° marzo 2005, n. 32;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 18 novembre 2005;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con

¹ Pubblicato in G.U. n. 6 del 9 gennaio 2006 ed in vigore dal 24 gennaio 2006.

Ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

1. Finalità. – 1. Il presente decreto legislativo ha per oggetto il riordino delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, in attuazione della delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *c*), della legge 1° marzo 2005, n. 32, sulla base dei principi e criteri direttivi generali di cui all'articolo 2, comma 1, e dei principi e criteri specifici di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *c*), della medesima legge n. 32 del 2005.

2. Definizioni. – 1. Ai fini del presente decreto legislativo, si intende per:

a) «Consulta», la Consulta generale per l'autotrasporto;

b) «Comitato centrale», il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni.

TITOLO I Consulta

3. Denominazione e sede. – 1. La Consulta generale per l'autotrasporto assume la denominazione di Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica.

2. La Consulta ha sede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento per i trasporti terrestri, ed opera alle dirette dipendenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in posizione di autonomia contabile e finanziaria, secondo quanto disposto dall'articolo 8.

4. Attribuzioni. – 1. La Consulta svolge attività propositiva, di studio, di monitoraggio, di consulenza delle au-

torità politiche, per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore dell'autotrasporto e della logistica, anche in materia di controlli tecnici ed amministrativi sull'esercizio dell'attività di autotrasporto. A tale fine, la Consulta:

a) elabora e provvede all'aggiornamento, nonché al monitoraggio sull'attuazione del Piano nazionale della logistica;

b) esprime parere sulle questioni attinenti i progetti normativi e l'applicazione delle disposizioni, anche europee, in materia di autotrasporto, nonché sulle problematiche relative all'attraversamento delle Alpi;

c) esprime parere sui problemi di competenza della Conferenza europea dei Ministri dei trasporti;

d) promuove iniziative per lo sviluppo dell'intermodalità, anche attraverso la messa a punto di progetti pilota;

e) formula indirizzi e proposte in materia di sicurezza della circolazione stradale, e provvede all'elaborazione di proposte relative ai programmi ed alle strategie dei controlli sull'attività di autotrasporto;

f) promuove studi e indagini sulle politiche di investimento e sulla competitività delle imprese italiane di autotrasporto in ambito internazionale, provvedendo anche alle rilevazioni dei costi dei servizi di trasporto;

g) provvede all'aggiornamento degli usi e consuetudini da applicare alla definizione delle controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto di merci su strada stipulati non in forma scritta, ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *b*), numero 6), della legge 1° marzo 2005, n. 32;

h) elabora e propone iniziative di sostegno e di assistenza alle imprese di autotrasporto, nel rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di tutela della concorrenza;

i) propone indirizzi in materia di cer-

tificazione di qualità delle imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, di derrate deperibili, di rifiuti industriali e di prodotti farmaceutici;

l) esprime, su richiesta delle competenti autorità, pareri sull'adozione di provvedimenti amministrativi riguardanti l'autotrasporto;

m) fermo restando quanto previsto dalle vigenti disposizioni in materia di accesso alla professione di autotrasportatore, ed ai fini dell'attuazione del criterio di delega di cui all'articolo 2, comma 2), lettera *c)*, numero 3), della citata legge 1° marzo 2005, n. 32, verifica, in collaborazione con il Comitato centrale, il rispetto dell'uniformità della regolamentazione e delle procedure, nonché la tutela delle professionalità esistenti, nei procedimenti preordinati all'iscrizione delle imprese di autotrasporto all'Albo nazionale degli autotrasportatori, anche al fine di assicurare il necessario coordinamento.

5. Composizione. – 1. La Consulta è composta dai seguenti membri effettivi:

a) il Presidente, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su designazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che lo sceglie fra persone di notoria professionalità ed esperienza nel settore dell'autotrasporto e della logistica;

b) due Vicepresidenti, dei quali il primo è di diritto il Capo del Dipartimento per i trasporti terrestri e il secondo è designato dai componenti in rappresentanza delle categorie economiche e produttive;

c) quattro rappresentanti, con qualifiche dirigenziali, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

d) il Presidente del Comitato centrale;

e) un rappresentante, con qualifica dirigenziale, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e per ciascuno dei Ministeri degli affari esteri, dell'interno, della difesa, dell'economia e delle finanze,

dell'ambiente e tutela del territorio, della giustizia, delle politiche comunitarie, degli affari regionali, del lavoro e delle politiche sociali, delle attività produttive, delle politiche agricole e forestali;

f) un rappresentante per ciascuna delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, che abbia i seguenti requisiti:

1) ordinamento interno a base democratica, sancito dallo statuto;

2) potere di rappresentanza, risultante in modo esplicito dallo statuto, della categoria degli autotrasportatori, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;

3) anzianità di costituzione, avvenuta con atto notarile, di almeno cinque anni, durante i quali siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria;

4) non meno di venti imprese iscritte a livello provinciale, per un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore alle ottocento tonnellate, ovvero non meno di dieci imprese iscritte a livello provinciale, per un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore alle milleseicento tonnellate;

5) organizzazione periferica con proprie sedi in almeno trenta province.

6) Per il primo mandato, viene nominato un rappresentante per ciascuna delle associazioni presenti nella Consulta alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo;

g) quattro rappresentanti delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero competente, ai sensi delle vigenti disposizioni;

h) un rappresentante per ciascuna delle seguenti organizzazioni associative: AISCAT, Assoaereo, Assologistica,

Assoporti, Casartigiani, CNA, Confagricoltura, Confartigianato, Confcommercio, Confcooperative, Confesercenti, Confetra, Confindustria, Confitarma, Conftrasporto, Federtrasporto, Lega nazionale cooperative e mutue;

i) un rappresentante dell'ANAS;

l) un rappresentante della Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

m) un rappresentante di Trenitalia S.p.a.

2. I componenti di cui alle lettere da *b)* a *m)* sono nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per ogni membro effettivo è nominato un supplente.

3. Oltre a quelli elencati nel comma 1, possono fare parte della Consulta i rappresentanti delle parti economiche e sociali che ne facciano richiesta motivata, previo parere favorevole del Comitato esecutivo di cui all'articolo 6.

4. Il Presidente della Consulta può invitare ai propri lavori, senza diritto di voto, esponenti di altri soggetti istituzionali o di categoria, nonché esperti di specifici settori connessi con l'attività della Consulta stessa, per l'esame e l'approfondimento di particolari problematiche.

6. Organi. – 1. Sono organi della Consulta:

a) il Presidente;

b) l'Assemblea generale, composta dal Presidente, dai Vicepresidenti e da tutti i componenti;

c) il Comitato esecutivo, composto dal Presidente, dai Vicepresidenti e da quindici membri dell'Assemblea generale, dei quali cinque in rappresentanza delle Amministrazioni pubbliche, quattro in rappresentanza delle associazioni di categoria, uno in rappresentanza delle associazioni del movimento cooperativo e cinque in rappresentanza delle altre categorie economiche e sociali. I componenti del Comitato esecutivo sono nominati dall'Assemblea generale, su pro-

posta del Presidente, tenuto conto delle indicazioni delle parti interessate;

d) il Segretario generale, nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su designazione del Presidente, che lo sceglie fra persone, anche estranee alla Pubblica amministrazione, di comprovata competenza ed esperienza nel settore del trasporto stradale di merci e della logistica;

e) il Comitato scientifico, composto da un Presidente, da sei membri e da un Segretario, anche estraneo alla Pubblica amministrazione, tutti nominati dal Presidente della Consulta, sentita l'Assemblea generale;

f) l'Ufficio di Presidenza, composto dal Presidente, dai Vicepresidenti, dal Presidente del Comitato centrale, dal Segretario generale e dal Presidente del Comitato scientifico;

g) l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, composto di dieci membri, scelti dal Presidente fra i componenti dell'Assemblea aventi specifica professionalità in materie statistiche ed economiche;

h) (*Abrogata*) (1).

2. I componenti degli organi della Consulta durano in carica tre anni e possono essere confermati.

3. I componenti degli organi della Consulta possono essere sostituiti nel corso del mandato, su richiesta delle Amministrazioni o delle organizzazioni che li hanno designati.

4. Il Presidente ha la rappresentanza della Consulta verso l'esterno.

5. L'Assemblea generale è l'organo deliberativo della Consulta e si riunisce, su convocazione del Presidente, almeno due volte l'anno.

6. Il Comitato esecutivo si riunisce su convocazione del Presidente e svolge i compiti ad esso delegati dall'Assemblea generale, per il conseguimento delle finalità assegnate alla Consulta.

7. Il Segretario generale è l'organo esecutivo della Consulta, collabora con

il Presidente nella definizione dei programmi di attività ed è responsabile della gestione amministrativa e contabile della Consulta stessa.

8. Il Comitato scientifico fornisce il supporto di studio e di approfondimento alle attività ed alle iniziative della Consulta, con particolare riguardo a quelle inerenti il Piano nazionale della logistica, le indagini sulle politiche di investimento e sui costi dei servizi, il sostegno alle imprese.

9. L'Ufficio di presidenza si riunisce su convocazione del Presidente e definisce le linee di azione della Consulta, anche con riferimento ai rapporti con le autorità istituzionali.

10. L'Osservatorio sulle attività di autotrasporto svolge funzioni di monitoraggio sul rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale, e provvede all'aggiornamento degli usi e consuetudini di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), numero 6), della legge 1° marzo 2005, n. 32.

11. Il Segretario generale ed il Presidente del Comitato scientifico partecipano, senza diritto di voto, alle riunioni dell'Assemblea generale e del Comitato esecutivo.

12. (Abrogato) (2).

13. Il Presidente della Consulta, sentito l'Ufficio di Presidenza, può istituire commissioni per la trattazione di specifiche materie, tenendo conto delle rappresentanze presenti nell'Assemblea.

(1) Lettera abrogata dall'art. 2 *quater*, primo comma, lett. a), d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201.

(2) Comma abrogato dall'art. 2 *quater*, primo comma, lett. a), d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201.

7. Organizzazione e funzionamento.

– 1. La realizzazione dei programmi di attività e la gestione amministrativa e contabile della Consulta sono curate

dal Segretario generale, che si avvale di dipendenti della Pubblica amministrazione, nell'ambito dell'attuale dotazione organica, con particolare riguardo alle seguenti aree di intervento:

a) affari generali, gestione del personale, contabilità ed aspetti finanziari;

b) attuazione del Piano nazionale della logistica;

c) politiche di investimento e di sostegno alle imprese;

d) realizzazione di iniziative a favore dell'intermodalità;

e) certificazione di qualità e sicurezza;

f) comunicazione e pubblicità.

2. Con regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera a), della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro il termine di centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per la funzione pubblica, è stabilita la dotazione di personale necessaria per il funzionamento della Consulta e sono dettate le connesse disposizioni organizzative per gli organi centrali (...) (1).

(1) Periodo soppresso dall'art. 2 *quater*, primo comma, lett. b), d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201.

8. Disposizioni contabili. – 1. Alle spese connesse all'attività ed al funzionamento della Consulta si provvede nei limiti delle risorse autorizzate dall'articolo 17, comma 3 *ter*, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326.

2. Con regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera a), della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro centoventi giorni dalla data di en-

trata in vigore del presente decreto legislativo, è disciplinata la gestione autonoma, da parte della Consulta, delle spese occorrenti per il proprio funzionamento.

3. Con lo stesso regolamento di cui al comma 2, sono stabiliti i gettoni di presenza per le riunioni degli organi della Consulta, i rimborsi delle spese ed ogni altra indennità, che sono corrisposti nell'ambito delle risorse di cui al comma 1.

TITOLO II Comitato centrale

9. Attribuzioni. – 1. Il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori opera in posizione di autonomia contabile e finanziaria, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Comitato centrale ha le seguenti attribuzioni:

a) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'Albo nazionale delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi;

b) (*Abrogata*) (1)

c) (*Abrogata*) (2)

d) determinare la misura delle quote dovute annualmente dalle imprese di autotrasporto, in base a quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681, recante norme sul sistema delle spese derivanti dal funzionamento del Comitato centrale;

e) collaborare con la Consulta, provvedendo, in particolare, sulla base degli indirizzi dettati dalla Consulta stessa, ad effettuare studi preordinati alla formulazione delle strategie di governo del settore dell'autotrasporto, a realizzare iniziative di formazione del personale addetto ai controlli sui veicoli pesanti ed a partecipare al finanziamento delle connesse operazioni, ad attuare iniziative di assistenza e di sostegno alle imprese di

autotrasporto, ad esprimere il proprio avviso su progetti di provvedimenti amministrativi in materia di autotrasporto, a formulare indirizzi in materia di certificazione di qualità delle imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, di derrate deperibili, di rifiuti industriali e di prodotti farmaceutici;

f) accreditare gli organismi di certificazione di qualità di cui alla lettera del comma 1 dell'articolo 7;

g) (*Abrogata*) (2).

h) attuare le direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di autotrasporto;

i) curare attività editoriali e di informazione alle imprese di autotrasporto, anche attraverso strumenti informatici e telematici;

l) (*Abrogata*) (2).

l-bis) svolgere funzioni di studio e di consulenza con specifico riferimento a progetti normativi, alla risoluzione delle problematiche connesse con l'accesso al mercato dell'autotrasporto e alla professione di autotrasportatore;

l-ter) verificare l'adeguatezza e regolarità delle imprese iscritte, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica ed alla congruità fra il parco veicolare e il numero dei dipendenti autisti, nonché alla regolarità della copertura assicurativa dei veicoli, anche mediante l'utilizzazione dei dati presenti nel CED presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dei collegamenti telematici fra i sistemi informativi dell'INAIL, dell'INPS e delle camere di commercio;

l-quater) svolgere attività di controllo sulle imprese iscritte, al fine di garantirne la perdurante e continua rispondenza ai requisiti previsti per l'esercizio della professione come definiti ai sensi definiti ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (3).

l-quinquies) decide sui ricorsi proposti dagli interessati avverso i provvedimenti

adottati dagli uffici della motorizzazione civile in materia di iscrizione, sospensione, cancellazione e radiazione dall'albo degli autotrasportatori, nonché di applicazione delle sanzioni disciplinari. Il ricorso non ha effetto sospensivo del provvedimento impugnato. Le decisioni del comitato centrale sono definitive e devono essere notificate al ricorrente e all'ufficio della motorizzazione civile competente. I provvedimenti definitivi di cancellazione, radiazione e sospensione dall'albo sono comunicati al competente ufficio della motorizzazione civile per la revoca o la sospensione dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori (4).

(1) Lettera abrogata dall'art. 2 *quater*, primo comma, lett. c), d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201.

(2) Lettera abrogata dall'art. 12, comma 82, d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla l. 7 agosto 2012, n. 135.

(3) Le lettere da *l-bis* a *l-quater* sono state inserite dall'art. 1, comma 92, lett. a), l. 27 dicembre 2013, n. 147 (legge stabilità 2014).

(4) La lettera *l-quinquies* è stata aggiunta dall'art. 32 *bis*, comma 3, d.l. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

10. Composizione. – 1. Il Comitato centrale è composto dai seguenti membri effettivi, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a) un Dirigente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con incarico di livello dirigenziale generale nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 2, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 "Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", con funzioni di Presidente (1);

b) due Vicepresidenti, dei quali il primo, responsabile dell'attività amministrativa e contabile, con incarico di livello dirigenziale di seconda fascia assegnato nell'ambito di quelli previsti

dall'articolo 14, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211 ed il secondo è eletto dallo stesso Comitato centrale, nell'ambito dei componenti in rappresentanza delle associazioni di categoria degli autotrasportatori (2);

c) quattro rappresentanti, con qualifica dirigenziale, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

d) un rappresentante, con qualifica dirigenziale, per ciascuno dei Ministeri degli affari esteri, dell'interno, dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'ambiente e tutela del territorio, delle politiche comunitarie, del lavoro e politiche sociali, delle politiche agricole e forestali, delle attività produttive, e degli affari regionali;

e) quattro rappresentanti delle Regioni, di cui tre, rispettivamente, delle Regioni dell'Italia settentrionale, centrale e meridionale, ed uno in rappresentanza delle regioni a statuto speciale o delle province autonome di Trento e Bolzano;

f) un rappresentante espressione delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, nonché un rappresentante espressione delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo giuridicamente riconosciute dal Ministero competente ai sensi delle vigenti disposizioni, che abbiano i seguenti requisiti:

1) ordinamento interno a base democratica, sancito dallo statuto;

2) potere di rappresentanza, risultante in modo esplicito dallo statuto, della categoria degli autotrasportatori, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;

3) anzianità di costituzione, avvenuta con atto notarile, di almeno cinque anni, durante i quali siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria;

4) non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale, ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila tonnellate;

5) organizzazione periferica comprovata con proprie sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali;

6) essere stata firmataria, nel corso degli ultimi dieci anni, di rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione;

7) essere rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, direttamente o per il tramite della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria (3);

g) (*Abrogata*) (4).

2. Per ogni membro effettivo è nominato un supplente.

3. I componenti del Comitato centrale durano in carica tre anni e possono essere confermati. Essi possono essere sostituiti nel corso del mandato, su richiesta delle Amministrazioni o delle organizzazioni che li hanno designati.

(1) Lettera modificata dall'art. 12, comma 83, lett. a), d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla l. 7 agosto 2012, n. 135, e dall'art. 1, comma 388, l. 24 dicembre 2012, n. 228 (legge stabilità 2013).

(2) Lettera modificata dall'art. 12, comma 83, lett. b), d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla l. 7 agosto 2012, n. 135, e dall'art. 1, comma 388, l. 24 dicembre 2012, n. 228 (legge stabilità 2013).

(3) Lettera sostituita dall'art. 1, comma 92, lett. b), l. 27 dicembre 2013, n. 147 (legge stabilità 2014), successivamente modificata dall'art. 5, comma 11, lett. a) e b), d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156.

(4) Lettera abrogata dall'art. 1, comma 92, lett. b), l. 27 dicembre 2013, n. 147 (legge stabilità 2014).

11. Organi periferici (1). (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 2 *quater*, d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2008, n. 201.

12. Organizzazione e funzionamento. –

1. L'attività e la gestione amministrativa e finanziaria del Comitato centrale sono curate dal Capo della Segreteria, nominato dal Presidente fra i funzionari del Dipartimento per i trasporti terrestri, che si avvale di dipendenti dello stesso Dipartimento, nell'ambito dell'attuale dotazione organica, con particolare riguardo alle seguenti aree di intervento:

a) affari generali, gestione del personale, contabilità;

b) iniziative di sostegno alle imprese di autotrasporto ed alle riduzioni compensate dei pedaggi autostradali;

c) sicurezza e controlli;

d) studi e ricerche di settore;

e) formazione e informazione;

f) certificazione di qualità.

2. Con il regolamento di cui all'articolo 7, comma 2, è stabilita la dotazione di personale necessaria per il funzionamento del Comitato centrale e sono dettate le connesse disposizioni organizzative per gli organi centrali e periferici, anche tenuto conto del criterio di delega di cui all'articolo 2, comma 2, lettera c), della legge 1° marzo 2005, n. 32. (...) (1).

(1) L'ultimo periodo è stato soppresso dall'art. 2 *quater*, d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201.

13. Disposizioni contabili. – 1. Con regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera a), della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro il termine di centoventi giorni dalla data di entrata

in vigore del presente decreto legislativo, sono emanate le disposizioni modificative del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681, ivi comprese quelle relative ai gettoni di presenza, ai rimborsi delle spese e ad ogni altra indennità, che sono corrisposti nell'ambito delle risorse effettivamente disponibili.

14. Abrogazioni. – 1. A decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui agli articoli 7 e 13 del presente decreto legislativo, sono abrogati:

a) gli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 21, primo comma, numero 1), della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni;

b) gli articoli 3, 4, 5, 6, 7 del decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32, e successive modificazioni.

2. Sono comunque abrogate le disposizioni incompatibili con la disciplina del presente decreto legislativo.

15. Disposizione transitoria. – 1. Il mandato dei componenti della Consulta e del Comitato centrale è prorogato fino alla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui agli articoli 7, 8 e 13.

16. Disposizione finanziaria. – 1. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286
Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione
regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore¹

CAPO I

RIASSETTO NORMATIVO DELL'ATTIVITÀ DI
AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTO DI TERZI

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 1, comma 1, lettera *b*), e l'articolo 2, comma 1, lettere *a*), *b*), *c*) e *d*), e comma 2, lettera *b*), della legge 1° marzo 2005, n. 32;

Vista la legge 18 aprile 2005, n. 62, ed in particolare l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B;

Vista la direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo codice della strada, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente regolamento di esecuzione e di

attuazione del nuovo codice della strada, e successive modificazioni;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 settembre 2005;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni V, IX e XIV della Camera dei deputati;

Considerato che le competenti Commissioni del Senato non hanno espresso il parere nel termine previsto dall'articolo 1, comma 3, della legge 18 aprile 2005, n. 62;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 18 novembre 2005;

Sulla proposta dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per le politiche comunitarie, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle attività produttive;

il seguente decreto legislativo:

EMANA

il seguente decreto legislativo:

¹ Pubblicato in G.U. n. 6 del 9 gennaio 2006 ed in vigore dal 24 gennaio 2006.

1. Finalità. – 1. Il presente Capo ha per oggetto la liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi ed il contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi, in attuazione della delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 1° marzo 2005, n. 32, sulla base dei principi e criteri direttivi generali previsti dall'articolo 2, comma 1 e dei principi e criteri direttivi specifici previsti dall'articolo 2, comma 2, lettera b), della medesima legge.

2. Definizioni. 1. Ai fini del presente Capo, si intende per:

a) attività di autotrasporto, la prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo;

b) vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada. *Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce;* (1)

c) committente, l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore. *Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e*

giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto; (1)

d) caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;

e) proprietario della merce, l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore.

e-bis) sub-vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore (1).

(1) La parte in corsivo è stata inserita dall'art. 1, comma 247, lett. a), l. 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015).

3. Superamento tariffe obbligatorie. – 1.

A decorrere dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, è abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'esercizio dell'attività di autotrasporto, di cui al titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni.

2. Dalla data di cui al comma 1, la determinazione del corrispettivo per l'esecuzione dei servizi di autotrasporto è regolata dall'articolo 4 e sono abrogate le seguenti norme:

a) il titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni;

b) l'ultimo comma dell'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

c) l'articolo 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450, e successive modificazioni;

d) gli articoli 2, 3 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162;

e) il decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56;

f) il decreto del Ministro dei trasporti in data 18 novembre 1982, e successive modificazioni, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 342 del 14 dicembre 1982;

g) il decreto del Ministro dei trasporti in data 22 dicembre 1982, e successive modificazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 356 del 29 dicembre 1982;

h) il decreto del Ministro dei trasporti in data 1° agosto 1985, e successive modificazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 198 del 23 agosto 1985.

3. Sono comunque abrogate le disposizioni incompatibili con la disciplina del presente decreto legislativo.

4. Contrattazione dei prezzi. – 1. A decorrere dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sono determinati dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto.

2. Sono nulle le clausole dei contratti di trasporto che comportano modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale.

5. Accordi volontari. – 1. Le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto possono stipulare accordi di diritto privato, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa in

materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale.

2. Elementi essenziali degli accordi di cui al presente articolo sono:

a) indicazione della categoria merceologica alla quale sono applicabili;

b) previsione della obbligatorietà della forma scritta dei contratti di trasporto stipulati in conformità degli accordi stessi;

c) previsione dell'obbligo di subordinare la stipula dei contratti alla condizione del regolare esercizio, da parte del vettore, dell'attività di autotrasporto;

d) previsione della responsabilità soggettiva del vettore e, se accertata, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, nei termini di cui alla legge 1° marzo 2005, n. 32, articolo 2, comma 2, lettera b), numero 3), nei casi di violazione della normativa in materia di sicurezza della circolazione, con particolare riguardo a quelle relative al carico dei veicoli, ai tempi di guida e di riposo dei conducenti e alla velocità massima consentita;

e) previsione della dichiarazione, da parte dell'impresa di autotrasporto, con riferimento all'operato dei suoi conducenti, dell'osservanza dei contratti collettivi ed individuali di lavoro, della normativa in materia previdenziale ed assistenziale, e di quella in materia di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché per la perdita, i danni o l'avaria delle merci trasportate;

f) durata predeterminata, comunque non superiore al triennio, con possibilità di proroga tacita, salvo disdetta da comunicarsi entro un congruo periodo di tempo anteriore alla scadenza;

g) individuazione di organismi, composti da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle associazioni dei vettori e di quelle degli utenti, per la verifica sulla corretta applicazione degli accordi;

h) ricorso, in caso di controversie relative agli accordi, ad un tentativo di

conciliazione, prima di procedere ad azioni sindacali, affidato ad un soggetto nominato dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Gli accordi volontari di cui al presente articolo possono prevedere l'adozione di un indice di riferimento per la variazione annuale dei costi, con particolare riguardo all'andamento del costo del carburante, al fine di consentire lo scambio di informazioni sensibili fra le parti.

Gli accordi entrano in vigore dieci giorni dopo la notifica degli stessi, da effettuarsi a cura delle organizzazioni firmatarie, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli accordi collettivi nazionali di settore, stipulati, ai sensi della disciplina tariffaria dettata dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e relative disposizioni attuative, prima della data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, mantengono la loro validità fino alla scadenza indicata negli stessi, e comunque non oltre il 31 dicembre 2006.

6. Forma dei contratti. – 1. Il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta *e, comunque, con data certa* (1) per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

2. Con decreto dirigenziale della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono determinati modelli contrattuali tipo per facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto di merci su strada (2).

3. Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

- a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
- b) numero di iscrizione del vettore

all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;

c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;

d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento, *nonché clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato* (3)

e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario.

e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata (4).

4. Elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

a) termini temporali per la riconsegna della merce;

b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a) del comma 3.

5. Per i trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al comma 3 ed alla lettera a) del comma 4, nonché gli estremi della licenza comunitaria e di ogni altra eventuale documentazione prevista dalle vigenti disposizioni.

6. In assenza di anche uno degli elementi indicati al comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

6 bis. Al fine di mitigare gli effetti conseguenti all'aumento dei costi del carburante per autotrazione incentivando, al contempo, il ricorso alla forma scritta nella stipulazione dei contratti di trasporto di merci su strada, il corrispet-

tivo nei contratti di trasporto di merci su strada conclusi in forma non scritta, si determina in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 1, comma 250, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (5).

(1) Le parole in corsivo sono state inserite dall'art. 1, comma 1, d.lgs. 22 dicembre 2008 n. 214 (Modifiche ed integrazioni al d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, recante disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore).

(2) Cfr. Decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 1 febbraio 2006, in materia di determinazione dei modelli contrattuali tipo, in attuazione dell'articolo 6, comma 2, d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, avente lo scopo di facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto di merci su strada.

(3) la frase in corsivo è stata inserita dall'art. 14 (clausola di adeguamento del corrispettivo per il servizio nei contratti di trasporto di merci su strada), d.l. 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51 (Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina).

(4) Lettera aggiunta dall'art. 1, comma 2, d.lgs. 22 dicembre 2008, n. 214.

(5) Il comma 6 *bis* è stato aggiunto dall'art. 14 (clausola di adeguamento del corrispettivo per il servizio nei contratti di trasporto di merci su strada), d.l. 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51 (Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina).

6 bis. Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia

(1). 1. Nel contratto scritto è indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa

il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.

2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui all'articolo 83 *bis*, comma 16, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di autotrasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminal ferroviari, promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, nonché alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi.

(1) Articolo introdotto dall'art. 1 *bis*, comma 2, lettera *a*), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

6 ter. Disciplina della sub-vettura (1). 1. Il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori nel caso in cui le parti concordino, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla sub-vettura. Il vettore assume gli oneri e le responsabilità gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del subvettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4 *ter* dell'articolo 83 *bis* del decretollegge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

2. In mancanza dell'accordo di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale subvettura il contratto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

3. Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto è nullo, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di ina-

dempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il subvettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4 *ter* dell'articolo 83 *bis* del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

4. All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, è concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.

(1) Articolo introdotto dall'art. 1, comma 247, lett. *b*), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

7. Responsabilità del vettore, del committente del caricatore e del proprietario della merce. – 1. Nell'effettuazione dei servizi di trasporto di merci su strada, il vettore è tenuto al rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale, e risponde della violazione di tali disposizioni.

2. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 26, commi 1 e 3, della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, nei confronti dei soggetti che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto, le sanzioni di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizio-

ni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle merci trasportate, ai sensi dell'articolo 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, procedono al sequestro della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni.

3. In presenza di un contratto di trasporto di merci su strada stipulato in forma scritta, laddove il conducente del veicolo con il quale è stato effettuato il trasporto abbia violato le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, di cui al comma 6, il vettore, il committente, nonché il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle stesse, sono obbligati in concorso con lo stesso conducente, ai sensi dell'articolo 197 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, qualora le modalità di esecuzione della prestazione, previste nella documentazione contrattuale, risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale violate, e la loro responsabilità, nei limiti e con le modalità fissati dal presente decreto legislativo, sia accertata dagli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente, al caricatore ed al proprietario della merce in conseguenza della

violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione.

4. Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7 *bis*. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme (1).

5. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza sociale, quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, il committente, o un suo delegato alla compilazione, riporta sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7 *bis*, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori ovvero allega alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver

preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori. Qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la dichiarazione sopra indicata, al committente è applicata la sanzione prevista dall'articolo 7 *bis*, comma 4 (1).

6. Ai fini dell'accertamento della responsabilità di cui ai commi da 1 a 5, sono rilevanti le violazioni delle seguenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, inerenti la sicurezza della circolazione:

- a) articolo 61 (sagoma limite);
- b) articolo 62 (massa limite);
- c) articolo 142 (limiti di velocità);
- d) articolo 164 (sistemazione del carico sui veicoli);
- e) articolo 167 (trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi), anche nei casi diversi da quello di cui al comma 9 dello stesso articolo;
- f) articolo 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose).

7. Il caricatore è in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli articoli 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi dei citati articoli 164 e 167 dello stesso decreto legislativo.

7 *bis*. Quando dalla violazione di disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica, presso il vettore, il committente, nonché

il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83 *bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni (2).

(1) Comma sostituito dall'art. 1 *bis*, comma 2, lett. b), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

(2) Comma inserito dall'art. 51, comma 1, lettera a), l. 29 luglio 2010, n. 120 (Disposizioni in materia di sicurezza stradale).

7 bis. Istituzione della scheda di trasporto (1). [1. *Al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in ambito nazionale, è istituito un documento, denominato: "scheda di trasporto", da compilare a cura del committente e conservare a bordo del veicolo adibito a tale attività, a cura del vettore. La scheda di trasporto può essere sostituita dalla copia del contratto in forma scritta di cui all'articolo 6, o da altra documentazione equivalente, che contenga le indicazioni di cui al comma 3. Le disposizioni del presente articolo non si applicano al trasporto di merci a collettame, così come definito dal decreto ministeriale di cui al comma 3.*

2. *La scheda di trasporto costituisce documentazione idonea ai fini della procedura di accertamento della responsabilità di cui all'articolo 8.*

3. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il contenuto della scheda di trasporto, nella quale devono figurare le indicazioni relative al vettore, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce nei casi indicati dal decreto stesso, così come definiti all'articolo*

2, comma 1, nonché quelle relative alla tipologia ed al peso della merce trasportata, ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. Lo stesso decreto individua le categorie di trasporto di merci a collettame, ai fini dell'esenzione dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo, nonché i documenti di trasporto previsti dalle norme comunitarie, dagli accordi o dalle convenzioni internazionali, o da altra norma nazionale in materia di autotrasporto di merci, da considerarsi equipollenti alla scheda di trasporto.

4. Il committente, ovvero chiunque non compila la scheda di trasporto, o la altera, o la compila in modo incompleto o non veritiero, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 600 euro a 1.800 euro.

5. Chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto, non porta a bordo del veicolo la scheda di trasporto ovvero, in alternativa, copia del contratto in forma scritta, od altra documentazione equivalente, ai sensi del comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 40 euro a 120 euro. All'atto dell'accertamento della violazione, è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che verrà restituito al conducente, proprietario o legittimo detentore, ovvero a persona delegata dal proprietario, solo dopo che sia stata esibita la scheda di trasporto, ovvero copia del contratto redatto in forma scritta, od altra documentazione equivalente. La scheda di trasporto ovvero, in alternativa, il contratto in forma scritta, od altra documentazione equivalente deve essere esibita entro il termine di quindici giorni successivi all'accertamento della violazione. In caso di mancata esibizione, l'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, provvede all'applicazione della sanzione di cui al comma 4, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successi-

vo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. Si applicano le disposizioni degli articoli 214 e 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

6. Le sanzioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano anche ai trasporti internazionali compiuti da vettori stranieri che non compilano, o non compilano correttamente, ovvero non portano a bordo del veicolo i documenti equipollenti di trasporto di cui al comma 3.]

(1) Articolo inserito dall'art. 1, comma 3, d.lgs. 22 dicembre 2008, n. 214, modificato dall'art. 1 bis, comma 2, lett. c) e d), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127, successivamente modificato dall'art. 51 comma 1, lettera b), l. 29 luglio 2010, n. 120, ed, infine, abrogato dall'art. 1, comma 247, lett. c), l. 23 dicembre 2014, n. 190. Conseguentemente sono soppressi tutti i riferimenti alla scheda di trasporto contenuti nel medesimo decreto legislativo.

7 ter. Disposizioni in materia di azione diretta (1). Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore.

(1) Articolo introdotto dall'art. 1 bis, comma 2, lett. e), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

8. Procedura di accertamento della responsabilità (1). 1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui al com-

ma 3, dell'articolo 7 può essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della medesima, da parte delle autorità competenti, mediante esame del contratto di trasporto e di ogni altra documentazione di accompagnamento, prevista dalle vigenti disposizioni, ivi compresa la scheda di trasporto ed i documenti considerati ad essa equivalenti o equipollenti, ai sensi dell'articolo 7 *bis*.

2. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, e qualora sia presente a bordo del veicolo una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza, l'autorità competente, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.

3. Entro i trenta giorni successivi alla ricezione del contratto in forma scritta, l'autorità competente, in base all'esame dello stesso, qualora da tale esame emerga la responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, applica le sanzioni ivi previste.

4. Le stesse sanzioni sono irrogate in caso di mancata presentazione della documentazione richiesta entro il termine indicato.

(1) Articolo modificato dall'art. 1 *bis*, comma 2, lett. *f*), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

9. Usi e consuetudini per i contratti non scritti. 1. Nelle controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto di merci su strada stipulati non in forma scritta, sono applicati gli usi e le consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

2. Ai fini dell'aggiornamento degli usi e delle consuetudini di cui al comma 1

allo stato esistenti, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, istituito presso la Consulta generale per l'autotrasporto, raccoglie gli elementi dai quali, tenuto conto delle condizioni di mercato e dei costi medi delle imprese, e constatati i prezzi medi unitari praticati per i servizi di trasporto su base territoriale e settoriale, sono desunti gli usi e consuetudini e li trasmette alle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

3. In sede di prima applicazione, l'Osservatorio provvede ad elaborare gli elementi necessari ai fini di cui al comma 2 entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo. L'ulteriore aggiornamento degli usi e consuetudini è effettuato con cadenza annuale, mediante la procedura di cui al comma 2.

10. Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate. 1. All'articolo 1696 del codice civile sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

– «Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali.

– La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

– Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avarìa della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali

soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.».

11. Certificazione di qualità per specifiche categorie di trasporto. 1. L'adozione di sistemi di certificazione di qualità da parte dei vettori per il trasporto su strada di categorie merceologiche particolarmente sensibili, quali le merci pericolose, le derrate deperibili, i rifiuti industriali ed i prodotti farmaceutici, è effettuata, nel rispetto dell'autonomia imprenditoriale degli stessi vettori ed ai sensi della normativa nazionale e comunitaria in materia di certificazione, allo scopo di offrire agli utenti un servizio di trasporto efficiente e vantaggioso in termini di sicurezza, razionalizzazione dei costi e competitività.

2. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale, le disposizioni di cui all'articolo 7, commi 4 e 5, non si applicano ai trasporti di merci su strada di cui al comma 1, laddove il committente abbia concluso in forma scritta il contratto di trasporto con vettore in possesso di specifica certificazione di qualità rilasciata conformemente a quanto previsto al comma 3.

3. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le altre amministrazioni interessate, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono definiti modalità e tempi per l'adozione di sistemi di certificazione di qualità, nei limiti di quanto previsto al comma 1.

11 bis. Imballaggi e unità di movimentazione (1). 1. Nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è tenuto alla restituzione degli imballaggi o delle

unità di movimentazione utilizzate.

2. Qualora il committente e il destinatario della merce si siano accordati per la riconsegna degli imballaggi o delle unità di movimentazione, il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.

3. Per l'esercizio dell'attività di commercio di tutte le unità di movimentazione usate si applicano le disposizioni degli articoli 126 e 128 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773.

4. Allo scopo di tutelare l'igiene e la salute pubblica, le operazioni di trasporto su strada di merci destinate all'alimentazione umana o animale sono svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale.

(1) Articolo inserito dall'art. 1 *bis*, comma 2, lett. g), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127, successivamente modificato al comma 3, dall'art. 2, comma 4 *terdecies*, d.l. 29 dicembre 2010, n. 225, coordinato con legge di conversione 26 febbraio 2011, n. 10.

12. Controllo della regolarità amministrativa di circolazione. 1. Ai fini del controllo della regolarità amministrativa della circolazione, il vettore, all'atto della revisione annuale dei veicoli adibiti al trasporto di merci, è tenuto ad esibire un certificato dal quale risulti la permanenza dell'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori.

2. Qualora un veicolo entri nella disponibilità del vettore a seguito di contratto di locazione senza conducente, ai sensi dell'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il veicolo stesso deve recare a bordo copia del contratto di locazione e del certificato di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasporta-

tori dei soggetti a ciò tenuti in base alle vigenti disposizioni, dal quale possano desumersi anche eventuali limitazioni all'esercizio dell'attività di autotrasporto. La mancanza di tali documenti accertata dalle autorità competenti durante la circolazione del veicolo interessato comporta l'irrogazione delle sanzioni di cui all'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

3. Ai fini del presente articolo, è fatto obbligo al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, di accertarsi del legittimo esercizio da parte del vettore dell'attività di autotrasporto, in base a quanto disposto dall'articolo 7, comma 2.

4. Al fine di favorire il controllo su strada della regolarità dell'esercizio dell'attività di autotrasporto, con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno, sentita la Consulta generale per l'autotrasporto, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, è stabilito un modello di lista di controllo, al quale gli organi di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, si attengono nell'effettuazione dei controlli sugli autoveicoli adibiti al trasporto delle merci.

5. I conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di cose per conto di terzi sono obbligati a tenere a bordo la documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore e, se cittadini extracomunitari, l'attestato del conducente di cui al regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002. *In caso di mancato possesso di detta documentazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 180, commi 7 e 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, oltre alle sanzioni previ-*

ste dalle vigenti disposizioni in materia di rapporto di lavoro dipendente (1).

(1) La parte in corsivo è stata così sostituita dall'art. 1, comma 5, d.lgs. 22 dicembre 2008, n. 214.

CAPO II

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA N. 2003/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 15 LUGLIO 2003, SULLA QUALIFICAZIONE INIZIALE E FORMAZIONE PERIODICA DEI CONDUCENTI DI TALUNI VEICOLI STRADALI ADIBITI AL TRASPORTO DI COSE O DI PASSEGGERI

13. Finalità. – 1. Il presente Capo ha per oggetto il recepimento della direttiva n. 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di cose e di passeggeri, in attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 18 aprile 2005, n. 62.

(1) L'art. 13, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2, ha disposto la sostituzione della parola "merci", ovunque ricorra nel d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, con la parola "cose".

14. Qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti (1). – L'attività di guida su strada aperta all'uso pubblico per mezzo di veicoli adibiti al trasporto di cose e di passeggeri per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE è subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale e all'obbligo di formazione periodica disciplinati dal presente Capo.

(1) Articolo modificato dall'art. 14, comma 1, lett. a), d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2, e, successivamente, dall'art. 1, comma 1, d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50.

15. Ambito di applicazione (1). – 1. La qualificazione di cui all'articolo 14 è richiesta:

- a) ai cittadini italiani;
- b) ai cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo;

c) ai cittadini di un paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa.

(1) Articolo modificato dall'art. 15, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2, e, successivamente, sostituito dall'art. 2, comma 1, d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50.

16. Deroghe (1). – 1. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti dei veicoli:

a) la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;

b) ad uso delle forze armate, della protezione civile, del corpo nazionale dei vigili del fuoco, delle forze di polizia e dei servizi di trasporto sanitario di emergenza, o messi a loro disposizione, quando il trasporto è effettuato in conseguenza di compiti assegnati a tali servizi;

c) sottoposti a prove su strada a fini di perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, o ai conducenti dei veicoli nuovi o trasformati non ancora immessi in circolazione;

d) per i quali è necessaria una patente di categoria D o D1 e che sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione ubicato in prossimità della più vicina sede di manutenzione utilizzata dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

e) utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio, compresi i veicoli impiegati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali;

f) utilizzati per le lezioni e gli esami di guida da candidati al conseguimento della patente di guida o di un'abilitazione professionale alla guida, ovvero da soggetti che frequentano una formazione alla guida supplementare nell'ambito dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un istruttore di guida o da un'altra persona titolare della qualificazione professiona-

le di cui all'articolo 14;

g) utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali;

h) che trasportano materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente.

2. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta quando ricorrano le seguenti circostanze:

a) i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente;

b) i conducenti non offrono servizi di trasporto;

c) il trasporto è occasionale e non incidente sulla sicurezza stradale.

3. Ai fini della lettera c) del comma 2, si intende:

a) trasporto occasionale: il viaggio di un veicolo, per la cui guida è richiesta la patente di guida delle categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, svolto da conducenti che non hanno la qualifica di conducenti professionali e purché la specifica attività di autotrasporto non costituisca la fonte principale di reddito;

b) non incidente sulla sicurezza stradale: il trasporto non eccezionale svolto in conformità alle pertinenti normative sulla circolazione stradale.

4. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, salvo quando la guida non rientri nell'attività principale del conducente o superi la distanza di 50 km dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing.

(1) Articolo sostituito dall'art. 3, comma 1, d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50 (Attuazione della direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, che modifica la

direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida).

17. Esenzioni (1). – 1. Sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale i conducenti:

a) già titolari, alla data del 9 settembre 2008, di patente di guida italiana di categoria D o DE e di certificato di abilitazione professionale di tipo KD ovvero di patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo di categoria D1, D1E, D o DE;

b) già titolari, alla data del 9 settembre 2009, di patente di guida italiana di categoria C o CE ovvero di patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo di categoria C1, C1E, C o CE;

c) già titolari, alla data del 9 settembre 2008 ovvero del 9 settembre 2009, di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo equivalente rispettivamente alle categorie D1, D1E, D e DE ovvero C1, C1E, C e CE, a condizione di svolgere l'attività di conducente alle dipendenze di un'impresa stabilita sul territorio italiano.

(1) Articolo così sostituito dall'art. 16, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2.

18. Qualificazione iniziale (1). – 1. Per l'accesso ai corsi di qualificazione iniziale, di cui all'articolo 19, comma 1, non è richiesto il previo possesso della patente di guida corrispondente. Per accedere alla parte di programma relativo alle ore di guida individuale di cui all'allegato I, sezioni 2 o 2 *bis*, è necessario il previo possesso dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, rilasciata ai sensi dell'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, per la patente

di guida di categoria corrispondente a quella presupposta dalla carta di qualificazione del conducente che si intende conseguire.

2. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose può guidare, a partire da:

a) 18 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C e CE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame;

b) 18 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C1 e C1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2 *bis*, e del superamento del relativo esame;

c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C e CE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2 *bis*, e del superamento del relativo esame.

3. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:

a) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2 *bis*, e del superamento del relativo esame;

b) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso

di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2 *bis*, e del superamento del relativo esame;

c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame;

d) 23 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2 *bis*, e del superamento del relativo esame.

4. La carta di qualificazione del conducente, conseguita con le modalità di cui al comma 2, lettera *b*), abilita il titolare che abbia compiuto 21 anni di età al trasporto professionale di cose su tutte le categorie di veicoli previsti dal predetto comma 2.

5. La carta di qualificazione del conducente, conseguita con le modalità di cui al comma 3, lettere *a*) o *b*), abilita il titolare che abbia compiuto 23 anni di età al trasporto professionale di persone su tutte le categorie di veicoli previsti dal predetto comma 3.

6. I titolari di carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose che intendono conseguire anche la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone, o viceversa, devono dimostrare esclusivamente la conoscenza delle materie specifiche attinenti alla nuova qualificazione.

(1) Articolo modificato dall'art. 2, comma 1, d.lgs. 22 dicembre 2008, n. 214, dall'art. 38, lett. *a*), l. 4 giugno 2010, n. 96, ed, infine, dall'art. 17, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2.

19. Carta di qualificazione del conducente comprovante la qualificazione iniziale (1). – 1. La carta di qualificazione

del conducente è conseguita previa frequenza del corso di qualificazione iniziale, ordinario o accelerato di cui rispettivamente ai commi 2 o 2 *bis*, e superamento di un esame di idoneità. Le materie del corso sono indicate nell'allegato I, sezione 1; l'esame consta di almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati in relazione ad ogni materia.

2. Il corso di qualificazione iniziale ordinario è conforme a quanto disposto dall'allegato I, sezione 2.

2 *bis*. Il corso di qualificazione iniziale accelerato è conforme a quanto disposto dall'allegato I, sezione 2 *bis*.

3. I corsi di cui al comma 1 sono organizzati:

a) dalle autoscuole ovvero dai consorzi di autoscuole, a condizione che svolgono corsi di teoria e di guida per il conseguimento di tutte le patenti di guida;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sulla base dei criteri individuati con il decreto di cui al comma 5 *bis*.

4. L'esame di cui al comma 1 è svolto da funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sulla base delle disposizioni adottate con il decreto di cui al comma 5 *bis*.

4 *bis*. La frequenza del corso di qualificazione per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente, di cui al presente articolo, non è richiesta al titolare di patente militare corrispondente a quelle civili delle categorie C, CE, C1, C1E e D, DE, D1, D1E (2).

5. I conducenti candidati al conseguimento della carta di qualificazione del conducente, che già hanno conseguito l'attestato di idoneità professionale di cui alle vigenti disposizioni in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di persone o di cose sono esentati dalla frequenza dei corsi di cui al pre-

sente articolo e dal sostenere il relativo esame sulle parti comuni.

5 *bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è dettata la disciplina relativa ai requisiti e criteri che devono soddisfare i soggetti di cui al comma 3, nonché ai programmi dei corsi ed alle procedure d'esame per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente.

(1) Articolo modificato dall'art. 2, comma 2, d.lgs. 22 dicembre 2008, n. 214, dall'art. 38, lett. b), l. 4 giugno 2010, n. 96, ed, infine, dall'art. 18, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2.

(2) Comma inserito dall'art. 11, comma 2, d.lgs. 28 gennaio 2014, n. 8.

20. Formazione periodica (1). – 1. I conducenti titolari della qualificazione di cui all'articolo 14 hanno l'obbligo di rinnovarla periodicamente ogni cinque anni, frequentando corsi di formazione periodica secondo le modalità di cui all'allegato I, sezioni 2 e 4.

2. La formazione periodica consiste in un aggiornamento che consente al titolare della carta di qualificazione del conducente di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento della propria attività, con particolare riferimento alla sicurezza stradale, alla salute, alla sicurezza sul lavoro e alla riduzione dell'impatto ambientale della guida.

3. I corsi di formazione sono organizzati da uno dei soggetti di cui all'articolo 19, comma 3, sulla base della disciplina dettata con il decreto di cui all'articolo 19, comma 5 *bis*.

4. Al termine del corso di formazione periodica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti conferma al conducente la validità della qualificazione di cui all'articolo 14.

(1) Articolo modificato dall'art. 4, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2, successivamente sostituito dall'art. 4, comma 1, d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50.

21. Luogo di svolgimento della qualificazione iniziale e della formazione pe-

riodica (1). – I conducenti di cui all'articolo 15, comma 1, lettere a) e b), che hanno stabilito in Italia la residenza anagrafica ovvero la residenza normale ai sensi dell'articolo 118 *bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché i conducenti cittadini di un paese non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti di un'impresa di autotrasporto avente sede in Italia seguono in Italia i corsi di qualificazione iniziale e di formazione periodica.

(1) Articolo modificato dall'art. 20, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2, successivamente sostituito dall'art. 5, comma 1, d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50.

22. Codice unionale (1). – 1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3.

2. In corrispondenza della categoria di patente di guida C1, C, C1E ovvero CE posseduta dal conducente, deve essere indicato il codice unionale armonizzato 95, se il conducente ha conseguito la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose e la data di scadenza della qualificazione iniziale ovvero della formazione periodica.

3. In corrispondenza della categoria di patente di guida D1, D, D1E ovvero DE posseduta dal conducente, deve essere indicato il codice unionale armonizzato "95", se il conducente ha conseguito la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e la data di scadenza di validità della qualificazione iniziale ovvero della formazione periodica.

3 *bis*. La qualificazione iniziale e la formazione periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da conducen-

ti, titolari di patenti di guida rilasciate da altri Stati, sono comprovate dal rilascio, da parte dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione, del documento “carta di qualificazione del conducente formato card”, conforme all'allegato II, sul quale, in corrispondenza della patente di guida posseduta, per la quale il documento è rilasciato, deve essere indicato il codice unionale armonizzato “95” e la data di scadenza di validità della qualificazione iniziale e della formazione periodica per ciascun tipo di abilitazione eventualmente posseduta.

4. L'Italia riconosce la carta di qualificazione del conducente rilasciata dagli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

5. Il rilascio della carta di qualificazione del conducente è subordinata al possesso della patente di guida in corso di validità.

6. I conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro, comprovano la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale di guida per il trasporto di merci mediante:

a) l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) 1072/2009, recante il codice unionale armonizzato “95”;

b) la carta di qualificazione del conducente, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato “95”.

6 bis. Gli attestati di conducente che non recano indicazione del codice “95” dell'Unione e che sono stati rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente disposizione a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, al fine di certificare la conformità alle prescrizioni sulla formazione previste dal pre-

sente decreto, sono accettati come prova di qualificazione fino al loro termine di scadenza.

7. I conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro, comprovano la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale del trasporto di persone mediante il possesso di uno dei seguenti titoli:

a) la carta di qualificazione del conducente, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato “95”;

b) certificato rilasciato da uno Stato membro, del quale l'Italia abbia riconosciuto validità su territorio nazionale a condizione di reciprocità.

7 bis. Non si applicano i criteri di propedeuticità di cui all'articolo 125, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ed è consentito conseguire la patente di guida di categoria corrispondente alla patente estera posseduta, al dipendente, in qualità di autista, da un'impresa avente sede in Italia e titolare di carta di qualificazione del conducente rilasciata in Italia per mera esibizione della patente di guida posseduta, ovvero a seguito di qualificazione iniziale o formazione periodica, che:

a) sia titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità richieste dall'articolo 136, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, e che ha stabilito la propria residenza in Italia, anche oltre il termine di un anno di cui al comma 1 del predetto articolo 136;

b) sia titolare di patente rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea, su conversione di patente rilasciata da Stato terzo con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità richieste

dall'articolo 136, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, che scada di validità.

7 ter. All'atto del rilascio della patente, sulla stessa è apposto il codice unionale "95", secondo i criteri di cui ai commi 2 e 3, in relazione al tipo di abilitazione consentita dalla patente conseguita ai sensi del comma 7 *bis*, nonché la data di scadenza della qualificazione iniziale o della formazione periodica coincidente con quella della carta di qualificazione del conducente precedentemente posseduta.

(1) Articolo modificato dall'art. 21, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2, dall'art. 6, comma 1, lett. a), b), c), d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50 e, di nuovo, dall'art. 1, comma 5, lett. b), d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156.

22 bis. Assistenza reciproca degli Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo (1). – 1. Lo scambio di informazioni sulle qualificazioni dei conducenti professionali avviene mediante la rete elettronica unionale di cui all'articolo 10 *bis* della direttiva 2003/59/CE. Tramite la rete possono essere scambiate, con gli altri Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, le informazioni sulle qualificazioni e sui documenti che ne comprovano la titolarità.

2. L'accesso alla rete è protetto. Lo scambio di informazioni sulla rete dell'Unione europea si conforma alle norme vigenti in materia di protezione dei dati personali e l'accesso alla rete è consentito esclusivamente alle autorità competenti responsabili per il rilascio, la gestione ed il controllo delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti ai sensi della direttiva 2003/59/CE.

(1) Articolo inserito dall'art. 7, d.lgs. 10 giugno 2020, n. 50.

23. Sistema sanzionatorio e detrazione dei punti. – 1. La disciplina sanzionatoria prevista dall'articolo 126 *bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

e successive modificazioni, si applica anche alla carta di qualificazione del conducente di cui all'articolo 14, nonché al certificato di abilitazione professionale di tipo KB previsto dall'articolo 311 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

2. La decurtazione del punteggio si applica alla carta di qualificazione del conducente, se gli illeciti sono commessi alla guida dell'autoveicolo per cui è prevista la carta di qualificazione del conducente e nell'esercizio dell'attività professionale.

3. In caso di perdita totale del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente, detto documento è revocato se il conducente non supera l'esame di revisione previsto dall'articolo 126 *bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. In caso di revoca della patente di guida [*determinata dall'esito negativo della revisione*] (1) è revocata anche la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KB.

(1) Le parole in corsivo sono state soppresse dall'art. 22, comma 1, d.lgs. 16 gennaio 2013, n. 2.

24. Disposizione finanziaria. – 1. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I

REQUISITI MINIMI DELLA QUALIFICAZIONE E DELLA FORMAZIONE
(*Omissis*)

ALLEGATO II
REQUISITI RELATIVI AL MODELLO DELL'UNIONE
EUROPEA DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL
CONDUCENTE
(*Omissis*)

Legge 24 dicembre 2007, n. 244
Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale
dello Stato (legge finanziaria 2008)¹

(Omissis)

2. *(Omissis)*

227. Le imprese che intendono esercitare la professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, in possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e professionale, ed iscritte all'albo degli autotrasportatori per conto di terzi, sono tenute a dimostrare di aver acquisito, per cessione di azienda, altra impresa di autotrasporto, o l'intero parco veicolare, purché composto di veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, di altra impresa che cessa l'attività di autotrasporto per conto di terzi, oppure di aver acquisito ed immatricolato, singolarmente o in forma associata, veicoli adibiti al trasporto di cose di categoria non inferiore a Euro 5 e aventi massa complessiva a pieno carico non inferiore a 80 tonnellate.

¹ Pubblicata in G.U. n. 300 del 28 dicembre 2007 ed in vigore dal 1° gennaio 2008.

**Decreto legge 25 giugno 2008, n. 112¹, coordinato con la legge di
conversione 6 agosto 2008, n. 133
Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione,
la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la
perequazione tributaria²**

(*Omissis*)

83 bis. Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'auto-transporto di cose per conto di terzi. – 1. (*Abrogato*) (1)

2. (*Abrogato*) (1)

3. (*Abrogato*) (1)

4. Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale (2).

4 bis. Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, il committente è tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto tale regolarità mediante acquisizione del documento di cui al comma 4 *sexies*. In tal caso il committente non assume gli oneri di cui ai commi 4 *ter* e 4 *quinqüies* (2).

4 ter. Il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4 *bis* ovvero di cui al comma 4 *quater* è obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso nei confronti del co-obbligato secondo le regole generali (2).

4 quater. La verifica sulla regolarità del vettore è effettuata limitatamente ai requisiti e ai sensi del comma 4 *bis*, fino alla data di adozione della delibera del Presidente del Comitato centrale per l'albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche

¹ Pubblicato in G. U. n. 147 del 25 giugno 2008.

² Pubblicata in G. U. n. 195 del 21 agosto 2008 ed in vigore dal 22 agosto 2008.

che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. A decorrere dall'adozione della delibera di cui al primo periodo, la verifica sulla regolarità del vettore è assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento di servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli enti competenti l'informazione necessaria a definire e aggiornare la regolarità dei vettori iscritti (3).

4 *quinquies*. In caso di contratto di trasporto stipulato in forma non scritta il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4 *bis* ovvero di cui al comma 4 *quater*, oltre agli oneri di cui al comma 4 *ter*, si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito (3).

4 *sexies*. All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

5. Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni

effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane (3).

6. (*Abrogato*) (4)

7. (*Abrogato*) (4)

8. (*Abrogato*) (4)

9. (*Abrogato*) (4)

10. (*Abrogato*) (4)

11. (*Abrogato*) (4)

12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti (5).

13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicano le sanzioni di cui al comma 14 (6).

13 *bis*. Le disposizioni di cui ai commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al

servizio di trasporto di merci su strada (7).

14. Alla violazione delle norme di cui ai commi 13 e 13 *bis* consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro (8).

15. Le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

16. (*Abrogato*) (9).

17-22. (*Omissis*) (10).

23. Le somme disponibili per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto sul fondo di cui all'articolo 1, comma 918, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al netto delle misure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2007, n. 273, sono destinate, in via prioritaria e per gli importi indicati nei commi 24, 25, 26 e 28 del presente articolo, a interventi in materia di riduzione dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto di merci, con particolare riferimento al limite di esenzione contributiva e fiscale delle indennità di trasferta e all'imponibilità, ai fini del reddito da lavoro dipendente, delle maggiorazioni corrisposte per le prestazioni di lavoro straordinario, nonché a incentivi per la formazione professionale e per processi di aggregazione imprenditoriale.

24. (*Abrogato*) (11).

25. Nel limite di spesa di 30 milioni di euro, è fissata la percentuale delle somme percepite nel 2008 relative alle prestazioni di lavoro straordinario di cui al decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, e successive modificazioni, effettuate nel medesimo anno dai prestatori di lavoro addetti alla guida dipendenti delle imprese autorizzate all'autotrasporto di

merci, che non concorre alla formazione del reddito imponibile ai fini fiscali e contributivi. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sostitutiva di cui all'articolo 2 del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, le somme di cui al periodo precedente rilevano nella loro interezza.

26. Per l'anno 2008, nel limite di spesa di 40 milioni di euro, è riconosciuto un credito di imposta corrispondente a quota parte dell'importo pagato quale tassa automobilistica per l'anno 2008 per ciascun veicolo, di massa massima complessiva non inferiore a 7,5 tonnellate, posseduto e utilizzato per la predetta attività. La misura del credito d'imposta deve essere determinata in modo tale che, per i veicoli di massa massima complessiva superiore a 11,5 tonnellate, sia pari al doppio della misura del credito spettante per i veicoli di massa massima complessiva compresa tra 7,5 e 11,5 tonnellate. Il credito d'imposta è usufruibile in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, non è rimborsabile, non concorre alla formazione del valore della produzione netta di cui al decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni, ne' dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

27. conto del numero degli aventi diritto e dei limiti di spesa indicati nei commi 24, 25 e 26, con provvedimenti del direttore dell'Agenzia delle entrate e, limitatamente a quanto previsto dal comma 25, di concerto con il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sono stabiliti la quota di indennità non imponibile, gli importi della deduzione forfetaria, la percentua-

le delle somme per lavoro straordinario non imponibile e la misura del credito d'imposta, previsti dai medesimi commi, nonché le eventuali disposizioni applicative necessarie per assicurare il rispetto dei limiti di spesa di cui al comma 29.

28. Agli incentivi per le aggregazioni imprenditoriali e alla formazione professionale sono destinate risorse rispettivamente pari a 9 milioni di euro e a 7 milioni di euro. Con regolamenti governativi, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinate le modalità di erogazione delle risorse di cui al presente comma. Le risorse complessive di cui al presente comma potranno essere utilizzate indifferentemente sia per il completamento di progetti di aggregazione o di formazione, sia per l'avvio di ulteriori progetti da attivare secondo le modalità stabilite dai regolamenti di cui sopra e con termini da fissare con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

29. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 24, 25, 26 e 28, pari a complessivi 116 milioni di euro, di cui 106,5 milioni di euro per l'anno 2008 e 9,5 milioni di euro per l'anno 2009, si fa fronte con le risorse disponibili sul fondo di cui al comma 918 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

30. Le misure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2007, n. 273, sono estese all'anno 2009, nell'ambito degli interventi consentiti in attuazione dell'articolo 9 del presente decreto, previa autorizzazione della Commissione europea.

31. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua, tra le misure del presente articolo, quelle relativamente alle quali occorre la previa verifica della compatibilità con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 87 del Trattato che istituisce la Comunità europea.

(1) Comma abrogato dall'art. 1, comma 248, lett. a), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

(2) Comma sostituito dall'art. 1, comma 248, lett. b), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

(3) Comma sostituito dall'art. 1, comma 248, lett. b), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

(4) Comma abrogato dall'art. 1, comma 248, lett. c), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

(5) Comma sostituito dall'art. 1 *bis*, comma 1, lett. b), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

(6) Comma sostituito dall'art. 1 *bis*, comma 1, lett. c), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

(7) Comma inserito dall'art. 1 *bis*, comma 1, lett. d), d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127.

(8) Comma sostituito dall'art. 1, comma 248, lett. d), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

(9) Comma abrogato dall'art. 1, comma 248, lett. c), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

(10) I commi 17-22 recano disposizioni su installazioni ed esercizio di impianti di distribuzione di carburanti.

(11) Comma abrogato dal d.l. 23 ottobre 2008, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201.

Decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144
(Attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio)¹

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 25 febbraio 2008, n. 34, recante disposizioni per l'adeguamento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - legge comunitaria 2007 - ed in particolare l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo codice della strada, e successive modificazioni;

Visto il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada;

Visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio,

del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga e sostituisce il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;

Vista la 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 e sostituisce la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 13 giugno 2008;

¹ Pubblicato in G.U. n. 218 del 17 settembre 2008 ed in vigore dal 2 ottobre 2008. Il titolo è stato sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. a), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27 (Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012).

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 10 luglio 2008;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 1° agosto 2008;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e per i rapporti con le regioni;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

1. Oggetto e ambito di applicazione (1). – 1. Il presente decreto disciplina i controlli sulle imprese, sui conducenti, sui veicoli e sui lavoratori mobili che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

(1) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. b), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

1 bis. Definizioni (1). – 1. Ai fini del presente decreto, si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014 e di cui all'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE.

(1) Articolo inserito dall'art. 2, comma 1, lett. c), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

2. Organismo di coordinamento intracomunitario (1). – 1. La Direzione generale per la sicurezza stradale e l'au-

totrasporto del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge le funzioni di Organismo di coordinamento intracomunitario ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE, di seguito denominato «Organismo di coordinamento». La Direzione generale:

a) concerta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri i controlli che devono essere realizzati su strada almeno sei volte l'anno nei confronti dei conducenti e dei veicoli rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, da svolgere contemporaneamente alle competenti autorità di due o più Stati membri ciascuna sul proprio territorio;

b) si rapporta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri per concertare l'effettuazione di controlli anche nei locali delle imprese;

c) trasmette alla Commissione europea le informazioni di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, utilizzando il formulario approvato con decisione di esecuzione (UE) 2017/1013 della Commissione del 30 marzo 2017, e quelle di cui all'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, necessarie per l'elaborazione da parte della Commissione europea di una relazione biennale sull'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, del regolamento (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE;

d) trasmette ogni due anni alla Commissione europea le informazioni statistiche relative all'attività di controllo realizzata su strada e nei locali delle imprese;

e) presta assistenza alle autorità competenti degli altri Stati membri, fornendo i dati da queste ritenuti necessari in caso di infrazioni commesse in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in Italia, non verificabili durante il controllo;

f) invia, avvalendosi del sistema di

informazione del mercato interno, di seguito denominato «IMI», almeno una volta ogni sei mesi, agli organismi intracomunitari degli altri Stati membri che sono stati notificati alla Commissione, le informazioni sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, della direttiva 2002/15/CE, nonché del presente decreto;

g) coordina lo scambio di informazioni, avvalendosi del sistema di informazione del mercato interno IMI, sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, a seguito di richieste motivate di uno Stato membro nei termini e con le modalità indicate dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE;

h) promuove la formazione periodica degli addetti ai controlli sulla funzione di controllo e sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;

i) applica una coerente strategia di controllo in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo su strada e presso i locali delle imprese;

l) impartisce agli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, le direttive per assicurare l'omogenea applicazione sul territorio nazionale del sistema nazionale di classificazione del rischio di cui all'articolo 11.

2. Il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali forniscono all'Organismo di coordinamento le informazioni e i dati pertinenti alle funzioni di cui al comma 1, dalla lettera c) alla lettera g).

(1) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. d), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

2 bis. Tavolo tecnico permanente (1). – 1. Nello svolgimento delle proprie funzioni, l'Organismo di coordinamento si avvale della consulenza e del contributo specialistico del tavolo tecnico perma-

nente, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, composto da due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due rappresentanti del Ministero dell'interno e due rappresentanti dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Ai componenti del tavolo tecnico permanente non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o indennità, comunque denominati.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono designati i rappresentanti del tavolo tecnico permanente e sono disciplinati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attribuzioni, i compiti e il funzionamento dello stesso. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità e i termini delle comunicazioni di cui all'articolo 2, comma 2.

(1) Articolo inserito dall'art. 2, comma 1, lett. e), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

3. Sistemi di controllo (1). – 1. L'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE viene assicurata da sistemi di controllo adeguati e regolari nei confronti dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 1.

2. Gli organi preposti ai controlli sono gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e l'Ispettorato nazionale del lavoro.

3. L'attività di controllo è organizzata in modo che ogni anno siano effettuati almeno un numero di controlli su strada e nei locali delle imprese non inferiori al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'am-

bito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

4. Nell'ambito del numero totale dei controlli di cui al comma 3, almeno il 30 per cento del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 per cento nei locali delle imprese.

5. Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese ai sensi dell'articolo 1 sono pianificate e coordinate, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro, conformemente alle indicazioni contenute nelle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2 *bis*.

6. Sono, in ogni caso, fatte salve le specifiche competenze e attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto.

7. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.

8. La percentuale minima di controlli di cui al comma 3 può essere aumentata al 4 per cento in base alle indicazioni della Commissione europea, conformemente a quanto disposto dall'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

(1) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. f), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

4. Determinazione del numero di controlli (1). (Abrogato)

(1) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 1, lett. g), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

5. Comunicazione dei dati relativi ai controlli (1). (Abrogato)

(1) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 1, lett. g), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

6. Controlli su strada (1). – 1. I controlli su strada sono effettuati conformemente alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo

2. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo e le relative operazioni sono condotte in modo che siano verificati almeno i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I. Se la situazione lo rende necessario, il controllo può essere concentrato su un punto della Parte A dell'Allegato I.

3. I controlli vengono effettuati seguendo un criterio di rotazione casuale, con un adeguato equilibrio geografico. I posti di controllo sono effettuati sulle strade, presso le stazioni di servizio o le aree di parcheggio; quando è necessario a tutelare l'incolumità delle persone o la sicurezza della circolazione, i veicoli da controllare possono essere indirizzati in luoghi sicuri situati nelle loro vicinanze.

4. Nel corso delle operazioni di controllo su strada sono inoltre rilevate le informazioni relative al tipo di strada, ossia se si tratta di autostrada, strada statale o secondaria, al Paese in cui è stato immatricolato il veicolo sottoposto a controllo ed al tipo di tachigrafo se analogico, digitale o intelligente.

5. Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

6. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo di cui al presente articolo, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Orga-

nismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2 *bis*.

6 *bis*. Il Centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raccoglie, con modalità telematiche, le informazioni relative alle infrazioni di cui all'Allegato III al presente decreto accertate dagli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, su strada e presso le sedi delle imprese, nei confronti delle imprese di trasporto, al fine della loro registrazione nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

6 *ter*. Le informazioni relative alle infrazioni di cui al comma 6 *bis* sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

(1) Articolo modificato dall'art. 2, comma 1, lett. *b*), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

7. Controlli nei locali delle imprese (1). –

1. I controlli nei locali delle imprese sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2 *bis*.

2. I controlli nei locali delle imprese si effettuano quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014, nonché in base al fattore di rischio che è attribuito a un'impresa dal sistema nazionale di classificazione del rischio di cui all'articolo 11.

3. I controlli nei locali delle imprese sono svolti in modo che vengano veri-

ficati i punti elencati nella parte A e B dell'Allegato I.

4. Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa e al tipo di tachigrafo se analogico, digitale o intelligente.

5. Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

6. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo di cui al presente articolo, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico di cui all'articolo 2 *bis*.

(1) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. *i*), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

8. Controlli concertati (1). (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 1, lett. *l*), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

9. Registrazione periodi di altre mansioni (1). –

1. La registrazione dei periodi di "altre mansioni", quali definiti all'articolo 4, lettera *e*), del regolamento (CE) n. 561/2006, nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo, avviene secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione previsti dall'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

2. Salvo che il fatto costituisca reato e ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui agli articoli 174, 178 e 179 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il conducente che non provvede

alla registrazione dei periodi di cui al comma 1 secondo le modalità e i termini stabiliti negli atti di esecuzione di cui al medesimo comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150 a euro 600.

3. Alla stessa sanzione è soggetta l'impresa che non conserva le registrazioni di cui al comma 1 secondo le modalità e i termini previsti dagli atti di esecuzione di cui al medesimo comma 1. Si applicano le disposizioni del titolo VI e dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. Fino all'adozione degli atti di esecuzione di cui al comma 1, la registrazione dell'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 da parte del conducente deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile, allegato alla decisione 2007/230/CE.

(1) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. m), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

10. Scambio di informazioni (1). (*Abrogato*)

(1) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 1, lett. n), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

11. Sistema nazionale di classificazione del rischio (1). – 1. Alle imprese di trasporto si applica il sistema nazionale di classificazione del rischio determinato sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni di cui all'Allegato III al presente decreto, commesse dalle singole imprese per le violazioni alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure alle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE registrate nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Il sistema nazionale di classificazione del rischio calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune contenuta nell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione.

3. Le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare i controlli.

5. Le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono direttamente accessibili alle competenti autorità di altri Stati membri dell'Unione europea, tramite il sistema di interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009, entro il termine ed in conformità a quanto previsto dal paragrafo 6, secondo comma, del medesimo articolo 16.

(1) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. o), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

12. Migliori prassi (1). – 1. L'Organismo di coordinamento, elabora ogni due anni, un programma di formazione, destinato agli operatori addetti al controllo, tenuto conto degli orientamenti pubblicati nella relazione biennale della Commissione sulle migliori prassi adottate nell'ambito dell'Unione europea.

2. L'Organismo di coordinamento organizza, almeno una volta all'anno, scambi formativi e scambi del personale con gli organismi di collegamento intracomunitario di altri Stati membri.

3. L'Organismo di coordinamento promuove, inoltre, anche mediante accordi e convenzioni con enti pubblici e privati, la formazione periodica degli

addetti ai controlli, in generale sulla funzione di controllo e, in particolare, sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

(1) Articolo modificato dall'art. 2, comma 1, lett. *p*), d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

13. Norma finanziaria. – 1. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, né minori entrate. Gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente.

14. Disposizioni finali. 1. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto è abrogato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 12 luglio 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 262 del 9 novembre 1995.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I

Parte A

CONTROLLI SU STRADA

(Omissis)

Parte B

CONTROLLI NEI LOCALI DELLE IMPRESE

(Omissis)

ALLEGATO II

STRUMENTAZIONE STANDARD DA FORNIRE ALLE

UNITÀ DI CONTROLLO

(Omissis)

ALLEGATO III

INFRAZIONI

(Omissis)

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Decreto 25 novembre 2011
Disposizioni tecniche di prima applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, circa norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio¹

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici

Visto il 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 che si applica a partire dal 4 dicembre 2011;

Considerato che, ferme restando le disposizioni recate dal Regolamento (CE) n. 1071/2009, in attesa dell'emanazione della completa disciplina della materia è urgente definire le procedure e le attività che consentano dal 4 dicembre 2011 l'applicazione del Regolamento comunitario;

Vista la legge 6 giugno 1974, n. 298, che ha istituito l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi;
Visto il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, di attuazione della diret-

tiva del Consiglio n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, che ha modificato la direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008);

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante nuovo codice della strada;

Visto il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 recante disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96 (legge comunitaria 2009);

Ritenuto necessario dettare le disposizioni tecniche di prima applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009;

¹ Pubblicato in G.U. n. 277 del 28 novembre 2011.

Considerato che devono essere mantenute inalterate le funzioni ed i compiti già attribuiti alle province o agli altri enti previsti dalla normativa vigente;

Ritenuto necessario, a meno di quanto strettamente indispensabile per la corretta esecuzione del regolamento (CE) n. 1071/2009, di fare salva la disciplina in materia di accesso alla professione già recata dal decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, nonché l'assetto normativo vigente;

Visto il protocollo d'intesa Governo - Associazioni dell'autotrasporto sottoscritto in data 11 novembre 2011;

DECRETA

1. Ambito di applicazione. – 1. Fatto salvo l'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 come stabilito dall'articolo 1 del Regolamento stesso, le imprese che esercitano o che intendono esercitare l'attività di trasporto di merci su strada, con veicoli di massa inferiore, o con complessi formati da questi veicoli, hanno l'obbligo di iscriversi all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, dimostrando il solo requisito dell'onorabilità.

2. Definizioni. – 1. Ai fini del presente decreto sono richiamate le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

3. Requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada. – 1. Per ottenere l'autorizzazione per l'esercizio della professione, le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi devono:

a) dimostrare o aver dimostrato l'onorabilità, l'idoneità professionale e quella finanziaria, secondo quanto disciplinato dal presente decreto, con l'iscrizione

all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298;

b) dimostrare o aver dimostrato una sede effettiva e stabile, nonché, nei casi previsti dalle vigenti disposizioni, ottemperare o aver ottemperato a quanto disposto dall'articolo 2, comma 227, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

2. Le imprese di trasporto di persone su strada devono dimostrare o aver dimostrato i requisiti di onorabilità, idoneità professionale e finanziaria, nonché il requisito di stabilimento secondo quanto disciplinato dal presente decreto.

3. Le imprese di trasporto su strada devono comunicare, entro trenta giorni, alle autorità competenti la perdita di uno o più dei requisiti di cui ai commi 1 e 2.

4. Gestore dei trasporti. – 1. I soggetti che svolgono le funzioni di gestore dei trasporti, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, in possesso dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale, devono essere, alternativamente:

a) amministratore unico, ovvero membro del consiglio di amministrazione, per le persone giuridiche pubbliche, per le persone giuridiche private e, salvo il disposto della lettera *b)*, per ogni altro tipo di ente;

b) socio illimitatamente responsabile per le società di persone;

c) titolare dell'impresa individuale o familiare o collaboratore dell'impresa familiare;

d) persona, legata da rapporto di lavoro subordinato, alla quale le relative attribuzioni sono state espressamente conferite.

2. In alternativa al gestore avente legami con l'impresa, di cui al comma 1, le imprese di trasporto su strada possono essere autorizzate all'esercizio della professione se designano come gestore

dei trasporti una persona fisica residente nella Comunità che soddisfi i requisiti di onorabilità ed idoneità professionale, legata con apposito contratto scritto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera *b*) del regolamento (CE) n. 1071/2009. Tale contratto deve attribuire al gestore tutti i poteri di organizzazione, gestione e controllo richiesti dalla specifica natura delle funzioni, nonché l'autonomia di spesa necessaria allo svolgimento delle funzioni stesse.

3. Qualora un'impresa non disponga più del gestore dei trasporti è tenuta a darne comunicazione, entro trenta giorni dal verificarsi dell'evento, all'autorità competente oppure, qualora non coincidente, all'organo vigilante di cui all'articolo 9, comma 4, secondo periodo, il quale provvede tempestivamente a darne comunicazione alla citata autorità competente.

4. Se entro due mesi dalla data della comunicazione di cui al comma 3 l'impresa non ha provveduto a designare un nuovo gestore dei trasporti, che sia onorabile ed in possesso dell'idoneità professionale, l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione di cui al citato articolo 9 provvede, entro trenta giorni, a revocare l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada.

5. In caso di decesso, scomparsa, incapacità fisica, perdita o diminuzione della capacità di agire del gestore dei trasporti, l'impresa è tenuta a darne comunicazione, entro trenta giorni dal verificarsi dell'evento, all'autorità competente oppure all'organo vigilante, il quale provvede tempestivamente a darne comunicazione alla citata autorità competente.

6. Se, nei casi di cui al comma 5, l'impresa non ha provveduto a nominare un nuovo gestore dei trasporti che sia onorabile ed in possesso dell'idoneità professionale entro sei mesi, prorogabili di tre mesi, dalla data della prescritta comunicazione, l'autorità competente al

rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 9 del presente decreto provvede, entro trenta giorni, a revocare l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada.

5. Requisito di stabilimento. – 1. Il requisito di stabilimento di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009 è soddisfatto con le modalità, stabilite con decreto del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. Tale provvedimento indica, tra l'altro, i documenti da conservare presso la sede dell'impresa di trasporto, come definita dall'articolo 5, lettera *a*), del regolamento (CE) n. 1071/2009 nonché le caratteristiche che deve avere la sede operativa come definita dalla lettera *c*) del citato articolo e le modalità di dimostrazione del possesso delle stesse.

6. Requisito dell'onorabilità. – 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1071/2009, per le imprese di trasporto su strada il requisito dell'onorabilità è sussistente se esso è posseduto, oltre che dal gestore dei trasporti di cui all'articolo 4:

a) dall'amministratore unico, ovvero dai membri del consiglio di amministrazione, per le persone giuridiche pubbliche, per le persone giuridiche private e, salvo il disposto della lettera *b*), per ogni altro tipo di ente;

b) dai soci illimitatamente responsabili per le società di persone;

c) dal titolare dell'impresa individuale o familiare e dai collaboratori dell'impresa familiare;

d) dall'impresa, in quanto applicabile.

2. Con riferimento alla normativa nazionale, in attesa dell'esercizio della delega di cui all'articolo 3 della legge 4 giu-

gno 2010, n. 96 ai sensi dell'articolo 10 del presente decreto, nei settori elencati dall'articolo 6, paragrafo 1, lettera *a*), del regolamento (CE) 1071/2009, non sussiste, o cessa di sussistere, il requisito dell'onorabilità in capo al soggetto che si trovi nelle condizioni previste dall'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 e s.m.i. In tali casi trovano applicazione i commi da 3 a 9 del medesimo articolo.

3. Per tutto quanto non previsto nel presente articolo, si rinvia alle norme da emanarsi ai sensi della delega di cui all'art. 3 della legge 4 giugno 2010, n. 96.

7. Requisito dell'idoneità finanziaria. – 1. Fermo quanto previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'impresa di trasporto su strada è tenuta a dimostrare la sussistenza del requisito di idoneità finanziaria ogni anno secondo una delle seguenti modalità:

a) attestazione rilasciata da un revisore contabile iscritto al registro dei revisori contabili, tenuto presso il Consiglio dei dottori commercialisti e degli esperti contabili, che certifichi che, sulla base di quanto risulta dall'analisi dei conti annuali, l'impresa dispone di un capitale e di riserve non inferiori all'importo previsto ai sensi del citato articolo 7, paragrafo 1;

b) attestazione rilasciata da una o più banche, da compagnie di assicurazioni o da intermediari finanziari autorizzati ed iscritti nei rispettivi albi, sotto forma di garanzia fidejussoria bancaria o assicurativa, inclusa l'assicurazione di responsabilità professionale, per l'importo previsto ai sensi del citato articolo 7 paragrafo 1;

Le imprese di trasporto su strada o i soggetti che hanno rilasciato le attestazioni di cui al presente comma hanno l'obbligo di comunicare in forma scritta all'autorità competente, entro il termine

di quindici giorni da quando ne hanno avuto conoscenza, ogni fatto che determini diminuzione o perdita della capacità finanziaria attestata.

8. Requisito della idoneità professionale. – 1. Per l'impresa di trasporto su strada, ai sensi dell'articolo 3, commi 1 e 2, il requisito dell'idoneità professionale è sussistente se esso è posseduto dalla persona che viene da essa designata, ai sensi dell'articolo 4, al fine di dirigere l'attività di trasporto.

2. Il requisito dell'idoneità professionale consiste nel possesso della conoscenza delle materie riportate nell'allegato 1, parte 1, del regolamento (CE) 1071/2009 ed è accertato con il superamento dell'esame scritto di cui all'articolo 8 del medesimo Regolamento, che si compone di due prove:

a) domande scritte sotto forma di domande a scelta multipla con quattro opzioni di risposta;

b) esercizi scritti e studi di casi.

Il punteggio complessivo attribuibile alla prova scritta è composto per il 60 per cento dai punti conseguiti per la prova di cui alla lettera *a*) e per il 40 per cento dai punti conseguiti per la prova di cui alla lettera *b*). Per l'insieme delle prove i candidati devono ottenere una media di almeno il 60 per cento del punteggio complessivo attribuibile. La percentuale di punti ottenuti, rispetto al punteggio massimo totalizzabile per ciascuna prova, non deve essere inferiore al 50 per cento per la prova di cui alla lettera *a*) ed al 40 per cento per la prova di cui alla lettera *b*).

3. Possono partecipare alle prove di esame le persone, maggiori d'età, non interdette giudizialmente e non inabilitate, che abbiano assolto all'obbligo scolastico e superato un corso di istruzione secondaria di secondo grado ovvero frequentato uno specifico corso di formazione preliminare presso organismi debitamente autorizzati dalle strutture

del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Gli esami scritti per l'idoneità professionale sono organizzati e certificati dalle amministrazioni provinciali competenti per la residenza anagrafica per l'iscrizione nell'anagrafe degli italiani residenti all'estero, ovvero per la residenza normale del candidato.

5. *[Le persone che non abbiano assolto all'obbligo scolastico o superato un corso di istruzione secondaria di secondo grado possono richiedere alla provincia di partecipare alla prova d'esame senza aver frequentato un corso di formazione preliminare qualora nel territorio della stessa provincia, individuata ai sensi del comma 4, non sia stato attivato un corso di formazione preliminare nei nove mesi che precedono la richiesta di partecipazione alle prove d'esame]* (1).

6. I titolari di un attestato di idoneità professionale devono frequentare un corso di formazione periodica ogni dieci anni, organizzato dagli stessi organismi previsti al comma 3. I titolari di attestato di idoneità professionale che non abbiano diretto un'impresa di trasporto negli ultimi cinque anni sono soggetti, prima di poter essere designati come gestore, alla medesima tipologia di formazione.

7. Il requisito di idoneità professionale è dimostrato mediante l'esibizione dell'attestato di cui all'Allegato III del regolamento (CE) n. 1071/2009, rilasciato dalle Province.

8. Con separati provvedimenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i criteri e le modalità per autorizzare gli organismi di cui al comma 3, i quesiti degli esami e la disciplina dei corsi di formazione di cui ai commi 3 e 6.

9. I quesiti degli esami di cui al comma 2 sono predisposti dal Dipartimento

per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici in collaborazione con il Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi.

10. Coloro che risultino titolari di attestato di idoneità professionale per i trasporti internazionali, possono continuare a svolgere l'attività di gestore per imprese che operano sia in ambito nazionale che internazionale. Qualora siano titolari di attestato rilasciato anteriormente al 4 dicembre 2011, che abiliti ad esercitare l'attività di trasportatore su strada esclusivamente in ambito nazionale, ai fini dell'esercizio dell'attività in ambito internazionale è necessario dimostrare il superamento dell'esame per il requisito dell'idoneità professionale, ovvero la titolarità di attestato di idoneità professionale per i trasporti internazionali.

(1) Comma soppresso dall'art. 3, comma 2, decreto Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici: Disposizioni applicative dell'articolo 11, comma 6, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito nella legge 4 aprile 2012, n. 35, in materia di trasporto su strada, 20 aprile 2012.

9. Autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada - Autorità competente. – 1. Le imprese di trasporto su strada devono essere debitamente autorizzate ai fini dell'esercizio della professione, ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (CE) 1071/2009.

2. L'autorizzazione per l'esercizio della professione è rilasciata dagli Uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici competenti per territorio in relazione alla sede principale dell'impresa richiedente, per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono gli organi da que-

ste individuati con proprie disposizioni.

3. L'Ufficio della motorizzazione civile competente provvede alla ricezione, registrazione e istruzione delle domande di autorizzazione all'esercizio della professione, nonché al rilascio e, in esito ai controlli, all'adozione dei provvedimenti di sospensione o revoca dell'autorizzazione stessa e di dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti.

4. L'Ufficio della motorizzazione civile competente, per quanto riguarda le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi, verifica preliminarmente la regolare iscrizione dell'impresa richiedente all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, tenuto dal Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ai sensi della legge 6 giugno 1974, n. 298. L'iscrizione all'Albo presuppone l'avvenuto accertamento e la vigilanza sulla sussistenza e la permanenza dei requisiti di onorabilità, idoneità finanziaria e professionale, da parte delle amministrazioni provinciali o degli altri enti previsti dalla normativa vigente, competenti in base alla sede principale del richiedente l'autorizzazione, e che provvedono alla tenuta degli albi provinciali.

5. L'Ufficio della motorizzazione civile competente provvede direttamente per l'accertamento e la vigilanza dei requisiti per l'accesso alla professione per le imprese di trasporto di persone su strada, nonché per l'accertamento e la vigilanza del requisito di stabilimento e di quello di cui all'articolo 2, comma 227, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi, e agli adempimenti per il rilascio dell'autorizzazione.

6. L'iscrizione dell'impresa nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada di cui all'articolo 11 del presente decreto comporta l'au-

torizzazione per l'esercizio della professione.

7. I controlli sulla permanenza in capo all'impresa di trasporto su strada dei requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono eseguiti almeno ogni cinque anni.

8. I procedimenti amministrativi per l'attuazione di quanto previsto nel presente articolo ed i relativi termini sono definiti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

9. Conseguita l'autorizzazione, l'impresa di trasporto di merci su strada per conto di terzi dovrà immettere in circolazione, ai sensi degli articoli 93 o 94 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in funzione dell'autorizzazione conseguita, uno o più veicoli a motore di massa complessiva rientrante nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009, nonché, ove del caso, veicoli rimorchiati, tramite domanda di immatricolazione, reimmatricolazione o duplicato per aggiornamento della carta di circolazione presentata all'ufficio competente secondo quanto previsto dal citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con una copia semplice della carta di circolazione provvisoria o definitiva, se ottenuta, l'impresa documenterà l'acquisizione al citato Albo degli autotrasportatori, ai fini della segnalazione dell'inizio dell'attività al Registro delle imprese istituito presso le camere di commercio, dell'industria e dell'artigianato. Quando il veicolo o i veicoli a motore immessi in circolazione siano in disponibilità solamente con contratto di locazione senza conducente o di comodato senza conducente, la durata del contratto, almeno per il primo veicolo, non può mai essere inferiore a due anni. Ove l'impresa, successivamente all'inizio dell'attività, si trovasse ad esercitare solo con uno o più autoveicoli acquisiti in disponibilità con contratto di locazione senza conducente o con comodato

senza conducente, per almeno un veicolo tale contratto non potrà avere durata inferiore a due anni. Nel caso dei veicoli destinati alla costituzione e conservazione della massa di cui all'articolo 2, comma 227, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, qualora l'impresa abbia effettuato l'accesso al mercato mediante acquisizione di veicoli aventi massa complessiva a pieno carico non inferiore a 80 tonnellate, la disponibilità tramite locazione o comodato non è ammessa. Non è mai ammessa l'acquisizione di veicoli in disponibilità tramite contratto di locazione con conducente o di comodato con conducente.

10. Con la stessa procedura del comma 9, primo periodo, e nel rispetto delle medesime condizioni di cui ai periodi quarto, quinto e sesto del citato comma, sono immessi in circolazione i veicoli per il trasporto merci su strada per conto di terzi acquisiti in disponibilità da tutte le imprese all'uopo autorizzate.

11. Le imprese di trasporto merci, relativamente ai veicoli a motore locati senza conducente, fatto salvo quanto previsto dalla normativa comunitaria e dall'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai fini dei controlli previsti dall'articolo 12 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono tenute a recare a bordo ed esibire certificato in originale rilasciato dagli Uffici della motorizzazione civile, competenti per la sede principale dell'impresa stessa, attestante il numero di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, nonché la tipologia di autorizzazione rilasciata.

12. Conseguita l'autorizzazione, l'impresa di trasporto di persone su strada, dovrà immettere in circolazione, ai sensi degli articoli 93 o 94 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, previa acquisizione del titolo legale per l'accesso al mercato presso l'amministrazione o l'ente competente per la tipologia di servizio di trasporto richiesta ed in funzio-

ne dell'autorizzazione conseguita, uno o più veicoli a motore, tramite domanda di immatricolazione, reimmatricolazione o duplicato per aggiornamento della carta di circolazione presentata all'ufficio competente. Con una copia semplice della carta di circolazione provvisoria o definitiva, se ottenuta, l'impresa documenterà l'acquisizione all'amministrazione che ha rilasciato la autorizzazione per l'accesso al mercato, ai fini della segnalazione dell'inizio delle attività al Registro delle imprese istituito presso le camere di commercio, dell'industria e dell'artigianato. Con le stesse procedure sono immessi in circolazione i veicoli per il trasporto di persone su strada acquisiti in disponibilità da tutte le imprese all'uopo autorizzate.

13. L'impresa può sospendere l'esercizio dell'attività, anche per indisponibilità di veicoli a motore, per un massimo di due anni consecutivi, decorsi i quali sarà automaticamente cancellata dal registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada.

10. Sanzioni e ricorsi. – 1. Salvo quanto previsto dal successivo art.12, comma 6 del presente decreto, per i profili connessi con gli aspetti sanzionatori, si rinvia alle norme da emanarsi ai sensi dell'articolo 3 della legge 4 giugno 2010, n. 96, ("Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009").

11. Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di autotrasportatore. – 1. È istituito il Registro elettronico nazionale delle imprese che sono autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore di merci o persone su strada. Il Registro è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

2. Il Registro è composto di due sezioni separate:

1. la prima, denominata sezione imprese e gestori, contiene almeno i dati di cui all'articolo 16, paragrafo 1, lettere da *a*) a *d*) del regolamento (CE) 1071/2009;

2. la seconda, denominata sezione sanzioni, contiene almeno i dati di cui all'articolo 16, paragrafo 1, lettere *e*) ed *f*) del regolamento (CE) 1071/2009.

3. L'accesso alla sezione imprese e gestori per la consultazione dei dati è reso disponibile al Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, per lo svolgimento delle funzioni di competenza, ed è pubblico, previo adempimento degli obblighi fissati con provvedimento del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

4. Con separati decreti del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono definiti i dati da inserire nel Registro di cui al comma 1, fissati i termini e le modalità di inserimento dei dati, le autorità competenti a questo fine e quelle autorizzate ad accedere al Registro.

5. Ai fini dell'articolo 16, paragrafo 2, comma 2, del regolamento (CE) 1071/2009, fino al 31 dicembre 2015, nella sezione sanzioni del Registro sono inserite solo le infrazioni più gravi di cui all'allegato IV del medesimo regolamento, per le quali è stata inflitta una sanzione o condanna definitiva.

6. Ai fini dell'interconnessione dei Registri elettronici nazionali in tutta l'Unione europea (ERRU), a decorrere dal 1° gennaio 2013 o da altra data fissata dalle autorità dell'Unione europea, di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009, si consi-

derano solamente i dati minimi di cui al citato articolo 16, paragrafo 1, lettere da *a*) ad *f*).

7. Il Punto di contatto nazionale (PCN) di cui all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009 è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, che svolge tale funzione anche in collaborazione con il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

12. Disposizioni finali e transitorie. – 1. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, disciplina gli eventuali ulteriori profili amministrativi e procedurali, anche non compresi negli articoli che precedono, che si rendessero necessari per la compiuta applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 e del presente decreto, nonché in funzione dell'eventuale coordinamento con la normativa nazionale vigente.

2. In sede di prima applicazione, decorrente dal 4 dicembre 2011, vengono acquisiti al Registro elettronico nazionale delle imprese di cui all'articolo 11, sezione imprese e gestori, i dati contenuti negli archivi del centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici di cui al comma 2, punto 1, del citato articolo, sia per le imprese di trasporto di persone su strada autorizzate all'accesso al mercato, sia per le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi autorizzate all'accesso al mercato e iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, sulla base anche dei dati conservati a cura del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori.

L'acquisizione dei dati avviene, in ogni

caso, con riserva di verifica successiva del soddisfacimento dei requisiti da parte delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

3. Le imprese di cui al comma 2 sono autorizzate in via provvisoria all'esercizio della professione nel territorio nazionale fino alla verifica della sussistenza dei requisiti previsti dal Regolamento (CE) n. 1071/2009 e possono essere ammesse, sempre in via provvisoria, al mercato del trasporto internazionale anche nel caso in cui si trovino in una delle seguenti condizioni:

a) impresa già dispensata ai sensi dell'art. 18, comma 3, del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 e successive modificazioni;

b) impresa di cui all'art. 5, comma 1, del decreto ministeriale 28 aprile 2005, n. 161, che ha ottenuto una valutazione positiva per l'esercizio dell'autotrasporto di merci in campo internazionale dalla Commissione istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per l'autotrasporto di persone e cose e il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;

c) impresa di cui all'art. 5, comma 2, del decreto ministeriale 28 aprile 2005, n. 161, già rientranti nel campo di applicazione dell'art.1, comma 2, del decreto ministeriale 16 maggio 1991, n. 198, che utilizzino solo autoveicoli dello stesso tipo e sempre che le disposizioni vigenti in materia di trasporti internazionali prevedano il regime della licenza comunitaria o il rilascio dell'autorizzazione internazionale.

4. Le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi prive di idoneità finanziaria e professionale, nonché le restanti imprese di trasporto su strada già in attività, comprese le imprese precedentemente esentate ai sensi dell'articolo 1, commi 2 e 3, del decreto del Ministro dei trasporti 16 maggio 1991, n. 198, devono chiedere l'autorizzazione di cui

all'articolo 9, comma 2, dimostrando il possesso dei requisiti di cui al presente decreto, secondo le procedure ed i termini stabiliti con provvedimento del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, che prevederà, ove possibile, il ricorso anche a autocertificazioni o a dichiarazioni sostitutive di atto notorio dell'impresa e del gestore dei trasporti. Qualora risultasse che i requisiti non sono soddisfatti entro i termini stabiliti ai sensi del presente comma, l'impresa viene cancellata dal Registro di cui all'articolo 11, con conseguente cancellazione dall'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi e, quindi, con la conseguente cessazione dell'attività e con la perdita dei requisiti per l'accesso al mercato.

5. Ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1071/2009, la verifica circa la sussistenza dei requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada, di cui all'art. 3, comma 1 del presente decreto, viene comunque disposta entro sei mesi dalla data a partire dalla quale si applica il predetto regolamento.

6. Per i profili connessi con gli aspetti sanzionatori, fino al pieno esercizio della delega di cui all'articolo 3 della legge 4 giugno 2010, n. 96, ("Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009"), s'intendono applicabili le sanzioni, connesse con le violazioni degli obblighi di comunicazione, previste dall'articolo 19 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

13. – 1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto non devono derivare nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana ed entra in vigore dalla data a decorrere dalla quale si applica il regolamento (CE) 1071/2009.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Decreto dirigenziale 10 gennaio 2012
Disposizioni di attuazione dell'articolo 11, comma 1 e comma
2, punto 1 del decreto 25 novembre 2011 in materia di Registro
elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di
trasportatore su strada¹

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici

Visto il 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 del Consiglio;

Visto il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada;

Visto il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006;

Visto l'art. 16, paragrafo I del regolamento (CE) n. 1071/2009 che prevede

che ciascuno Stato membro tiene un registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada autorizzate ad esercitare la professione di trasportatore su strada;

Visto l'art. 16, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1071/2009 che prevede che i registri elettronici nazionali contengono almeno i dati in esso previsti;

Visto l'art. 16, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009 che prevede che l'accessibilità ai registri elettronici nazionali e la loro interconnessione sia attuata entro il 31 dicembre 2012;

Vista la decisione della Commissione del 17 dicembre 2009 sui requisiti minimi relativi ai dati da inserire nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada;

Considerato che i regolamenti n. 1071, 1072 e 1073/2009 si applicano a partire dalla data del 4 dicembre 2011;

Visto il regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione del 16 dicembre 2010

¹ Pubblicato in G.U. n. 11 del 14 gennaio 2012.

che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada; Visto il decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 25 novembre 2011 recante disposizioni tecniche di prima applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, circa norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio;

Visto l'art. 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada), relativo all'organizzazione degli archivi e dell'anagrafe nazionale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 402 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo codice della strada, concernente l'archivio nazionale dei veicoli;

Considerato che l'art. 11 del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 25 novembre 2011 ha istituito il registro elettronico nazionale delle imprese che sono autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore di merci o persone su strada;

Ritenuto di dover dettare misure di attuazione dei contenuti dei regolamenti sopra citati;

DECRETA

1. Registro elettronico nazionale. – 1. Il registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada che sono autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore su strada, istituito ai sensi dell'art. 11 del decreto del, Capo del Di-

partimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 25 novembre 2011, è tenuto, nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, per quanto riguarda gli aspetti tecnici, dalla Divisione 7 - Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione che agisce in base alle indicazioni amministrative fornite dalla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

2. Le funzioni di punto di contatto nazionale (PCN) di cui all'art. 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009, istituito ai sensi dell'art. 11, comma 7 del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 25 novembre 2011, sono svolte, nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, dalla Direzione generale per il trasporto stradale - Divisione 4.

2. Registro elettronico nazionale - Sezione "Imprese e gestori". – 1. Nella sezione "Imprese e gestori" del registro elettronico nazionale sono registrati i dati relativi a:

a) l'impresa di trasporto, la sede, il numero di iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi qualora si tratti di impresa per il trasporto di merci, la partita I.V.A. e/o il codice fiscale, l'autorizzazione all'esercizio della professione, la licenza comunitaria, le copie certificate conformi ed il rappresentante legale dell'impresa;

b) il gestore dei trasporti, gli elementi identificativi dell'attestato di idoneità professionale;

c) i requisiti di accesso alla professione ivi compresi gli altri soggetti rilevanti ai fini dell'onorabilità.

3. Modalità di caricamento dei dati - Sezione "Imprese e gestori". – 1. Il registro elettronico nazionale nella sezione

“Imprese e gestori” contiene i dati delle imprese di trasporto di merci su strada, aventi in disponibilità veicoli adibiti al trasporto di merci conformemente alle disposizioni che regolano l’autorizzazione all’accesso al mercato e delle imprese di trasporto di persone su strada che hanno l’autorizzazione all’accesso al mercato, acquisiti: dagli archivi del centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici alla data del 4 dicembre 2011 e le successive modifiche ed integrazioni degli stessi; dalle autorità, indicate al successivo art. 4, nell’ambito dello svolgimento delle loro funzioni, derivanti anche da documentazione, sotto forma di autocertificazione nei casi previsti, o di dichiarazione sostitutiva di atto notorio, che l’impresa o il gestore dei trasporti presentano, al fine di attestare il possesso dei requisiti necessari per l’accesso alla professione di trasportatore su strada o per l’accesso al mercato nazionale o internazionale del trasporto su strada e le successive modifiche ed integrazioni degli stessi.

4. Accesso alla sezione “Imprese e gestori” del registro elettronico nazionale. – 1. L’accesso ai dati contenuti nella sezione “imprese e gestori” del registro elettronico nazionale, ai fini dell’inserimento e della modifica, è riservato alle autorità competenti ad autorizzare l’accesso alla professione di trasportatore su strada e l’accesso al mercato internazionale del trasporto su strada nell’Unione europea, alle autorità competenti al rilascio delle copie certificate conformi della licenza comunitaria, alle amministrazioni provinciali o agli altri enti previsti dalla normativa vigente che provvedono alla tenuta degli albi provinciali dell’albo delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l’autotrasporto di cose per conto di terzi e al Punto di contatto nazionale di cui all’art. 1, comma 2 del presente decreto. Tali soggetti agiscono

secondo le procedure e sulla base delle funzioni connesse alle loro competenze.

2. I dati contenuti nella sezione di cui all’art. 2, comma 1 del presente decreto sono, a fini di consultazione, accessibili ai soggetti indicati al comma 1 del presente articolo, alle autorità competenti ad autorizzare l’accesso al mercato nazionale del trasporto su strada e alle autorità competenti all’accesso al mercato internazionale del trasporto su strada con i Paesi non aderenti all’Unione europea.

3. I dati contenuti nella sezione di cui all’art. 2, comma 1 del presente decreto sono accessibili al Comitato centrale per l’Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l’autotrasporto di cose per conto di terzi per gli adempimenti connessi all’espletamento delle proprie funzioni.

4. I dati contenuti nella sezione di cui all’art. 2, comma 1 del presente decreto sono accessibili, a fini di consultazione, al pubblico, secondo modalità definite con decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di protezione dei dati personali.

5. Le operazioni di accesso di cui ai commi 1, 2 e 3 del presente articolo sono possibili per motivi strettamente connessi ai doveri di ufficio di coloro che effettuano tali operazioni, tramite rete telematica e previa abilitazione degli utenti da parte della Direzione generale per la motorizzazione - Divisione 7, in modo tale che sia garantita l’univoca identificazione degli stessi.

5. Trattamento e sicurezza dei dati. – 1. Il trattamento dei dati personali necessario per l’esercizio delle funzioni del registro elettronico nazionale è svolto nel rispetto dei principi fissati dal decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali) e successive modificazioni.

6. Diritti dell'interessato. – 1. I diritti di accesso ai dati personali e gli altri diritti dell'interessato previsti dal titolo H del decreto legislativo 30 giugno 2003 n. 196, relativamente ai dati contenuti nel registro di cui all'art. 1 del presente decreto, sono esercitati presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - Divisione 4, che valuta la richiesta d'intesa con la Direzione generale per la motorizzazione - Divisione 7. 2. Gli aggiornamenti, le rettifiche, le integrazioni e le cancellazioni da effettuare, nei casi previsti dalla legge, in conseguenza dell'esercizio di tali diritti, sono disposti su richiesta dell'interessato dall'autorità competente presso cui è stato effettuato l'accesso di cui al comma 1 del presente articolo, d'intesa con la Direzione generale per la motorizzazione - Divisione 7 e con l'autorità che ha caricato i dati, che, se del caso, vi provvede materialmente.

7. Utilizzazione dei dati per fini statistici e di studio. – 1. Le autorità indicate all'art. 4 del presente decreto possono effettuare l'accesso ai dati contenuti nel registro elettronico nazionale, nei limiti delle rispettive competenze, per la loro utilizzazione, in forma aggregata o comunque resa anonima, a fini statistici e di studio.

8. Istruzioni tecnico-amministrative. – 1. Le istruzioni tecnico-amministrative relative agli adempimenti di cui al presente decreto sono impartite, d'intesa, dalla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità e dalla Direzione generale della motorizzazione.

9. Pubblicazione. – 1. Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Decreto dirigenziale 25 gennaio 2012

Disposizioni applicative dell'articolo 5 del Decreto 25 novembre 2011 del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, per il requisito di "stabilimento" di cui all'articolo 5 del Regolamento (CE) 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 Consiglio¹

IL DIRETTORE GENERALE per il trasporto stradale e per l'intermodalità

visto il regolamento (CE) 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;

visto l'articolo 5 del regolamento n. 1071/2009, che prevede le condizioni relative al requisito di stabilimento;

visto l'articolo 5 del Decreto 25 novembre 2011 del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, che prevede che con decreto della Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità sono stabilite le modalità per soddisfare il requisito di "stabilimento", i documenti da conservare presso la sede

dell'impresa di trasporto, le caratteristiche che deve avere la sede operativa, nonché le modalità di dimostrazione del possesso delle stesse;

considerato l'ordinamento giuridico vigente e, in particolare, la possibilità di conservazione e tenuta della contabilità presso un domiciliatario fiscale;

ritenuto che per le società di persone e per le società a responsabilità limitata unipersonali il requisito di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 1071/2009 possa essere individuato anche presso la residenza anagrafica di un amministratore tramite elezione di domicilio ai sensi dell'articolo 47 del Codice Civile;

ritenuto, inoltre, che per le imprese di trasporto su strada di cose associate ai consorzi o alle cooperative iscritti alla sezione speciale di cui all'articolo 1,

¹ Pubblicato in G.U. n. 28 del 3 febbraio 2012 ed in vigore il 4 febbraio 2012.

comma 4, della legge 6 giugno 1974, n. 298, il requisito di stabilimento possa essere individuato presso la sede effettiva e stabile e la sede operativa di detti consorzi o di dette cooperative;

ritenuto che per sede operativa debba intendersi il luogo dove avviene la manutenzione dei veicoli in disponibilità;

considerato che occorre dettare una disciplina transitoria per le imprese che sono state autorizzate anteriormente all'entrata in vigore del presente decreto;

DECRETA

1. Oggetto. – 1. Il requisito di stabilimento, di cui all'articolo 5 del Regolamento (CE) 1071/2009 e di cui all'articolo 5 del decreto dirigenziale 25 novembre 2011 del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, è soddisfatto dalle imprese di autotrasporto su strada per conto di terzi se rispettano le seguenti condizioni:

a) fatto salvo quanto disposto dalla vigente normativa, ai diversi fini, relativamente alla sede civilistica principale o secondaria, dispongono di una sede effettiva e stabile situata nel territorio dello Stato italiano;

b) una volta concessa l'autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasportatore su strada per conto di terzi, dispongono a idoneo titolo, in base alle disposizioni vigenti, di almeno un autoveicolo rientrante nel campo di applicazione del Regolamento (CE) 1071/2009;

c) svolgono in modo efficace e continuativo le attività concernenti i veicoli di cui alla lettera *b)* presso una sede operativa situata nel territorio dello Stato italiano.

2. Caratteristiche del requisito e dimostrazione. – 1. La condizione di cui all'articolo 1, lettera *a)*, è dimostrata e mantenuta: *a)* per tutte le imprese, non-

ché per i consorzi e le cooperative iscritte alla sezione speciale dell'Albo Nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui all'articolo 1, comma quarto, della legge 6 giugno 1974 n. 298, con la disponibilità di uno o più locali adibiti ad uso ufficio, in proprietà, in usufrutto, in leasing, ovvero in locazione o in comodato, purché, in questi ultimi due casi, tramite contratto regolarmente registrato; *b)* in alternativa alla lettera *a)*, presso la residenza anagrafica italiana del titolare per le imprese individuali, mentre per le società di persone, esclusivamente ai fini del possesso del requisito di stabilimento, con l'elezione di domicilio, ai sensi dell'articolo 47 del codice civile, presso la residenza anagrafica italiana di un legale rappresentante. Agli stessi fini, la medesima elezione di domicilio, presso la residenza anagrafica italiana di un amministratore, può essere fatta per le società a responsabilità limitata unipersonali se tale amministratore sia anche l'unico socio. Inoltre, un'impresa di trasporto su strada di cose associata ai consorzi o alle cooperative iscritte alla sezione speciale dell'Albo citata alla lettera *a)* che precede, può eleggere domicilio, ai sensi dell'articolo 47 del codice civile, ai fini del requisito di stabilimento di cui alla presente lettera, presso il consorzio o la cooperativa purché rispondano alle condizioni di cui all'articolo 55 della legge 23 luglio 2009, n. 99 e confermino tale elezione di domicilio attraverso il modello Allegato B di cui al quarto periodo del comma 5 del presente articolo.

2. Presso la sede di cui al comma 1 sono conservati, a disposizione dell'Autorità competente individuata ai sensi dell'articolo 9 del citato decreto 25 novembre 2011, i seguenti documenti principali:

a) i documenti contabili, relativi alla gestione economica e patrimoniale la cui conservazione è prevista dalla normativa vigente;

b) i documenti fiscali relativi all'assolvimento delle imposte dirette e dell'IVA (registri delle fatture emesse e registri delle fatture di acquisto nonché, per le imprese di trasporto su strada di persone, anche i documenti relativi ai titoli di trasporto rilasciati ai viaggiatori);

c) i documenti di gestione del personale e, in particolare, quelli relativi ai lavoratori subordinati, quali, ad esempio, il libro unico;

d) i documenti contenenti i dati relativi ai tempi di guida e di riposo dei conducenti, quali, ad esempio, i fogli di registrazione giornalieri del cronotachigrafo analogico degli autoveicoli in disponibilità, o i supporti informatici delle registrazioni delle carte tachigrafiche del tachigrafo digitale;

e) i documenti di trasporto, quali, ad esempio, l'originale della licenza comunitaria, sempre che l'impresa ne sia titolare, e, per le sole imprese di trasporto su strada di persone, anche i documenti di controllo relativi ai servizi occasionali in ambito comunitario;

f) qualsiasi altra documentazione cui l'Autorità competente debba poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal Regolamento (CE) 1071/2009.

3. Fermo il possesso dei locali nei modi di cui al comma 1 del presente articolo, la documentazione di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del precedente comma 2 può essere conservata anche presso la sede di un domiciliatario fiscale, mentre quella di cui alle lettere *d)* ed *e)* del medesimo comma può essere conservata anche, a titolo gratuito, presso la sede, anche periferica, di un'associazione nazionale di categoria delle imprese di trasporto su strada di persone o di un'associazione provinciale di categoria degli autotrasportatori di cose presente nel Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori, ovvero anche presso la sede di un'impresa di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

Le imprese di trasporto su strada di cose appartenenti ad un consorzio o a una cooperativa iscritti nella sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori, possono far conservare la documentazione di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)*, nonché quelle di cui alle lettere *d)* ed *e)*, del precedente comma 2 dal consorzio o dalla cooperativa di appartenenza, e in tal caso il consorzio o la cooperativa rendono la dichiarazione prevista nell'Allegato B di cui al quarto periodo del comma 5 del presente articolo. Ove il consorzio o la cooperativa menzionati conservino presso un domiciliatario fiscale la propria documentazione di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 2 del presente articolo, non possono essere a loro volta domiciliatari della stessa documentazione delle imprese consorziate od associate, né far conservare dal proprio domiciliatario fiscale la documentazione delle imprese consorziate o associate.

La dimostrazione di quanto previsto alle lettere *a)* o *b)* del comma 1 del presente articolo, è effettuata dal rappresentante legale dell'impresa, mediante una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, redatta in conformità all'Allegato A al presente decreto.

Nei casi descritti nel primo e secondo periodo del presente comma, il soggetto che rende la dichiarazione di cui all'Allegato A deve inserire nella stessa l'esatta individuazione del domiciliatario, con l'indicazione della documentazione dallo stesso conservata.

4. La condizione di cui all'articolo 1, lettera *b)*, è dimostrata con l'aver immesso in circolazione o con l'immissione in circolazione di uno o più autoveicoli, ai sensi dell'articolo 9, commi 9, 10 e 12, del decreto 25 novembre 2011 del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, per l'esercizio dell'autotrasporto su strada per conto di terzi, ed è mantenuta con

il permanere nella disponibilità, sempre ai sensi delle disposizioni vigenti, comprese quelle di accesso al mercato, di uno o più autoveicoli.

Nel caso di consorzi o cooperative iscritti alla sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori, privi di autoveicoli in disponibilità, la condizione di cui all'articolo 1, lettera *b*), è dimostrata attraverso gli autoveicoli immessi in circolazione dalle imprese consorziate o associate.

5. La condizione di cui all'articolo 1, lettera *c*), è soddisfatta se l'impresa di trasporto su strada, ovvero il consorzio o la cooperativa iscritti alla sezione speciale dell'Albo Nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui all'articolo 1, comma quarto, della legge 298/1974, possiede, negli stessi modi di cui al comma 1, lettera *a*), del presente articolo, la sede operativa dove viene svolta in maniera efficace e continuativa l'attività di manutenzione dei veicoli in disponibilità, riconosciuta come officina interna ai sensi dell'articolo 10, comma 1, secondo periodo, del D.P.R. 14 dicembre 1999, n. 558; tale sede operativa può fare parte della sede effettiva e stabile di cui all'articolo 1), lettera *a*). La condizione di cui al periodo precedente è dimostrata dal rappresentante legale dell'impresa mediante una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, resa ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, in conformità con l'Allegato A.

In alternativa a quanto previsto dal primo periodo del presente comma, la sede operativa può essere individuata formalmente presso una officina di riparazioni esterna, esercente regolarmente l'attività, ai sensi della legge 2 maggio del 1992, n. 122, almeno per le sezioni meccanica-motoristica ed elettrauto, sempre attraverso la dichiarazione sostitutiva di cui al periodo precedente. Inoltre, per un'impresa di trasporto su strada di cose associata ai consorzi o alle cooperative

di cui al primo periodo la sede operativa può essere indicata presso l'officina del consorzio o della cooperativa di appartenenza, con una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, resa dal rappresentante legale dell'impresa stessa e redatta secondo il modello Allegato A al presente decreto, nonché dal legale rappresentante del consorzio o della cooperativa, secondo il modello Allegato B al presente decreto. 6. Qualora si verificano, ai sensi di quanto disposto dal presente decreto, modifiche del luogo e dei luoghi di stabilimento ovvero la cessazione del rapporto di conservazione della documentazione, ovvero ancora la cessazione di quello di manutenzione dei veicoli, l'impresa di trasporto su strada, nonché il consorzio o la cooperativa, provvedono a darne comunicazione, entro trenta giorni, all'ufficio della Motorizzazione Civile competente per la sede principale. A tale fine, il rappresentante legale provvede nuovamente a presentare la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, in conformità con quanto contenuto nell'Allegato A, eventualmente corredata della dichiarazione di cui all'Allegato B.

3. Disposizioni finali e entrata in vigore.

– 1. Le imprese, i consorzi o le cooperative di trasporto su strada che, in sede di richiesta dell'autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada di cui agli articoli 10 e 11 del Regolamento (CE) N. 1071/2009, hanno prodotto in precedenza la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, per dimostrare il possesso del requisito di stabilimento, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto devono presentare, all'Au-

torità competente al rilascio dell'autorizzazione all'esercizio della professione, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi del medesimo articolo 47, resa dal rappresentante legale dell'impresa e conforme all'Allegato A al presente decreto, unitamente, ove del caso, alla dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà di cui all'Allegato B. Scaduto tale termine, l'Autorità competente all'autorizzazione all'esercizio della professione applica l'articolo 13 ("procedura di sospensione e di revoca delle autorizzazioni") del suddetto Regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. I modelli allegati al presente decreto possono essere modificati, se del caso, con provvedimento della Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

3. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

**Decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5¹, convertito con modificazioni
dalla legge 4 aprile 2012, n. 35².**

Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo³

(Omissis)

11. Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, “bollino blu” e apparecchi di controllo della velocità.

(Omissis)

6. Ai sensi degli articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 1071/2009, sono dispensate dalla frequenza di uno specifico corso di formazione preliminare per l'esame di idoneità professionale le persone che hanno assolto all'obbligo scolastico e superato un corso di istruzione secondaria di secondo grado; sono dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese di trasporto italiane o ((di altro Stato dell'Unione europea)) da almeno dieci anni precedenti il 4 dicembre 2009 e siano in attività alla data

di entrata in vigore del presente decreto. ((Restano ferme le disposizioni concernenti i corsi di formazione)) previsti ai sensi dell'articolo 8, paragrafi 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1071/2009.

((6 bis. Sono incluse nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 le imprese che esercitano o che intendono esercitare la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate, o con complessi formati da questi veicoli. Le condizioni da rispettare per i requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono quelle previste dal regolamento stesso, come individuate nel decreto del Capo del dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e

¹ Pubblicato in G.U. n. 33 del 9 febbraio 2012.

² Pubblicata in G.U. n. 82 del 6 aprile 2012 ed in vigore dal 7 aprile 2012.

³ Si veda Circolare 30 aprile 2012, prot. n. 10670 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avente ad oggetto: “Ulteriori chiarimenti per l'esercizio della professione di trasportatore di merci su strada per conto terzi”.

dei trasporti 25 novembre 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 277 del 28 novembre 2011. Per le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi che esercitano la professione solo con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, il requisito di idoneità professionale è soddisfatto attraverso la frequenza di uno specifico corso di formazione preliminare e di un corso di formazione periodica ogni dieci anni, organizzati e disciplinati ai sensi dell'articolo 8, comma 8, del citato decreto dipartimentale 25 novembre 2011. 6 *ter*. Le imprese di trasporto su strada già in attività alla data del 4 dicembre 2011 e autorizzate provvisoriamente all'esercizio della professione, ove non soddisfino i requisiti per l'accesso alla professione entro i termini stabiliti ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Capo del dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 novembre 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 277 del 28 novembre 2011, sono cancellate, a cura del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, dal Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di autotrasportatore su strada e, per le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi, dall'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi. Le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi che esercitano la professione solo con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate devono dimostrare di soddisfare i requisiti per l'accesso alla professione entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6 *quater*. I soggetti che svolgono le funzioni di gestore dei trasporti ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, in possesso

dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale, possono essere designati a svolgere tali funzioni presso una sola impresa e non possono essere chiamati a svolgere le medesime funzioni ai sensi del paragrafo 2 del citato articolo. I soggetti che svolgono le funzioni di gestore dei trasporti ai sensi della lettera *b*) del paragrafo 2 dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1071/2009 possono essere designati da una sola impresa con un parco complessivo massimo di cinquanta veicoli e non possono avere legami con nessuna altra impresa di trasporto su strada.

6 *quinqüies*. Le imprese di trasporto di merci su strada che intendono esercitare la professione solo con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, per accedere al mercato del trasporto di merci per conto di terzi, devono essere in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione e iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, e sono tenute a dimostrare di aver acquisito, per cessione di azienda, altra impresa di autotrasporto, o l'intero parco veicolare, purché composto di veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, da altra impresa che cessa l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, oppure di aver acquisito e immatricolato almeno due veicoli adibiti al trasporto di cose di categoria non inferiore a Euro 5.

6 *sexies*. All'articolo 2, comma 227, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole: "Euro 3", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "Euro 5").

(*Omissis*)

Legge 23 dicembre 2014, n. 190
Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale
dello Stato (legge di stabilità 2015)¹

Art. 1
(Omissis)

247. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1:

1) alla lettera *b)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «.Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce»;

2) alla lettera *c)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «.Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto»;

3) dopo la lettera *e)* è aggiunta la se-

guente:

«*e-bis)* sub-vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore»;

b) dopo l'articolo 6 *bis* è inserito il seguente:

«6 *ter.* - (Disciplina della sub-vettura)
 -1. Il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori nel caso in cui le parti concordino, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla sub-vettura. Il vettore assume gli oneri e le responsabilità gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del sub-vettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4 *ter* dell'articolo 83 *bis* del

¹ Pubblicato in G.U. n. 300 del 29 dicembre 2014 ed in vigore dal 1° gennaio 2015.

decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

2. In mancanza dell'accordo di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale subvettura il contratto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

3. Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto è nullo, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il subvettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4 *ter* dell'articolo 83 *bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

4. All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, è concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico»;

c) l'articolo 7 *bis* è abrogato e sono, conseguentemente, soppressi tutti i rife-

rimenti alla scheda di trasporto contenuti nel medesimo decreto legislativo.

248. All'articolo 83 *bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 1, 2 e 3 sono abrogati;

b) i commi 4, 4 *bis*, 4 *ter*, 4 *quater*, 4 *quinqües* e 5 sono sostituiti dai seguenti:

«4. Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale. 4 *bis*. Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, il committente è tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto tale regolarità mediante acquisizione del documento di cui al comma 4 *sexies*. In tal caso il committente non assume gli oneri di cui ai commi 4 *ter* e 4 *quinqües*.

4 *ter*. Il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4 *bis* ovvero di cui al comma 4 *quater* è obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso

nei confronti del coobbligato secondo le regole generali.

4 *quater*. La verifica sulla regolarità del vettore è effettuata limitatamente ai requisiti e ai sensi del comma 4 *bis*, fino alla data di adozione della delibera del presidente del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. A decorrere dall'adozione della delibera di cui al primo periodo, la verifica sulla regolarità del vettore è assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento di servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli enti competenti l'informazione necessaria a definire e aggiornare la regolarità dei vettori iscritti.

4 *quinquies*. In caso di contratto di trasporto stipulato in forma non scritta il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4 *bis* ovvero di cui al comma 4 *quater*, oltre agli oneri di cui al comma 4 *ter*, si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito.

4 *sexies*. All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

5. Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane»;

c) i commi 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 16 sono abrogati;

d) il comma 14 è sostituito dal seguente:

«14. Alla violazione delle norme di cui ai commi 13 e 13 *bis* consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro».

249. Costituisce condizione dell'esercizio in giudizio di un'azione relativa a una controversia in materia di contratto di trasporto o di subtrasporto l'esperimento del procedimento di negoziazione assistita da uno o più avvocati di cui al capo II del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 132, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 novembre 2014, n. 162, cui si rinvia per la disciplina del procedimento stesso. Se le parti, con accordo o nel contratto, prevedono la mediazione presso le associazioni di categoria a cui aderiscono le imprese, la negoziazione assistita esperita si considera comunque valida. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano per l'attivazione dell'azione diretta di cui all'articolo 7 *ter* del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

250. Fatto salvo quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 83 *bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come da ultimo sostituito dal comma 248 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto anche conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, pubblica e aggiorna *trimestralmente* (1) nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi.

(1) La parola in corsivo è stata aggiunta dall'art. 14 (clausola di adeguamento del corrispettivo per il servizio nei contratti di trasporto di merci su strada), comma 1, d.l. 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51 (Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina).

251. Le nuove imprese che, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, presentano domanda di autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada hanno facoltà di dimostrare il requisito dell'idoneità finanziaria, anche sotto forma di assicurazione di responsabilità professionale, limitatamente ai primi due anni di esercizio della professione decorrenti dalla data dell'autorizzazione di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009. A decorrere dal terzo anno di esercizio della professione, la dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria è ammessa esclusivamente con la modalità prevista dall'articolo 7, comma 1, lettera *a*), del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 novembre 2011, pubblicato nella Gazzetta

Ufficiale n. 277 del 28 novembre 2011, oppure a mezzo di attestazione rilasciata sotto forma di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa. Le polizze di assicurazione di responsabilità professionale, già presentate alle competenti amministrazioni dalle imprese che hanno presentato domanda di autorizzazione o che sono state autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore su strada anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge ai fini della dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria, sono valide fino alla scadenza delle stesse, con esclusione di eventuale tacito o espresso rinnovo. Successivamente a tale scadenza, anche queste ultime imprese dimostrano il requisito dell'idoneità finanziaria esclusivamente con le modalità di cui al secondo periodo.

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
Decreto 8 aprile 2022
Attuazione delle modifiche introdotte ai regolamenti (CE)
n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 con il regolamento (UE)
2020/1055 in materia di accesso alla professione ed al mercato del
trasporto su strada¹

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO per la mobilità sostenibile

Visto il 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;

Visto il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada;

Visto il regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada;

Visto l'art. 1, paragrafo 2 del regolamento (UE) 2020/1055 che ha soppresso il paragrafo 2 dell'art. 3 del regolamento

(CE) n. 1071/2009 che consentiva agli Stati membri di imporre requisiti supplementari, proporzionati e non discriminatori, ad integrazione di quelli già previsti dal paragrafo 1 del medesimo art. 3, che le imprese dovevano soddisfare per esercitare la professione di trasportatore su strada;

Visto l'art. 1, paragrafo 3 del regolamento (UE) 2020/1055 che ha sostituito l'art. 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009 introducendo ulteriori condizioni per il soddisfacimento del requisito di stabilimento per le imprese che intendono svolgere o che già svolgono l'attività di trasportatore su strada;

Visto l'art. 1, paragrafo 5, lettera *a*) del regolamento (UE) 2020/1055 che ha sostituito il paragrafo 1, primo comma dell'art. 7 del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce gli importi che, ai fini della dimostrazione dell'idoneità finanziaria, le imprese devono dimostrare di disporre ogni anno;

¹ Pubblicato in G.U. n. 90 del 16 aprile 2022 ed in vigore dal 17 aprile 2022. Sull'argomento, si veda, **Circolare di attuazione 13 maggio 2022** avente ad oggetto: "Attuazione del decreto dirigenziale 8 aprile 2022, prot. 145 in materia di accesso alla professione ed al mercato del trasporto su strada".

Visto l'art. 1, paragrafo 7 del regolamento (UE) 2020/1055 che ha aggiunto un comma all'art. 9 del regolamento (CE) n. 1071/2009 che consente agli Stati membri, ai fini del rilascio della licenza comunitaria a imprese di trasporto di merci su strada che utilizzano esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, di dispensare dagli esami per il conseguimento dell'attestato di idoneità professionale per il trasporto internazionale di merci su strada, coloro che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa del medesimo tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020;

Visto l'art. 2, paragrafo 1 del regolamento (UE) 2020/1055 che ha modificato l'art. 1, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, inserendo, tra l'altro, la lettera *c-bis*) in base alla quale l'esenzione dalla licenza comunitaria e da ogni autorizzazione di trasporto riguarda i trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;

Vista la legge 6 giugno 1974, n. 298, che ha istituito l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Visto il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, di attuazione della direttiva del Consiglio n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, che ha modificato la direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori;

Visto l'art. 11 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo;

Visto la legge 24 dicembre 2007, n. 244, concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale

dello Stato (legge finanziaria 2008);

Visto la legge 22 dicembre 2014, n. 190, concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015);

Visto il decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 25 novembre 2011;

Visto il decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 8 luglio 2013, n. 79, di attuazione dell'art. 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre e dell'art. 8, commi 8 e 9, del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti 25 novembre 2011, concernente le prove d'esame per il conseguimento del titolo per l'esercizio dell'attività di autotrasporto;

Visto il decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 30 luglio 2012, protocollo n. 207 in materia di attuazione dell'art. 11, comma 6 *bis*, terzo periodo, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, concernente I corsi di formazione preliminare per la dimostrazione del requisito di idoneità professionale da parte delle imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi con autoveicoli di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e fino a 3,5 tonnellate;

Visto il decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del 25 gennaio 2012;

Considerando la necessità di attuare quanto previsto dalle modifiche introdotte con il regolamento (UE) 2020/1055;

DECRETA

1. Ambito di applicazione. – 1. Fatto salvo l'ambito di applicazione del re-

golamento (CE) n. 1071/2009, come risultante dall'art. 11, comma 6 *bis* del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, le imprese che esercitano o che intendono esercitare l'attività di trasporto di merci su strada con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 tonnellate hanno l'obbligo di iscriversi all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, dimostrando il solo requisito dell'onorabilità.

2. Requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada. – 1. Per ottenere l'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada con l'iscrizione al Registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto stradale, le imprese di trasporto su strada devono:

a) dimostrare l'onorabilità, l'idoneità professionale e quella finanziaria, con l'iscrizione, per le sole imprese che effettuano trasporto su strada di merci per conto di terzi, all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298;

b) dimostrare il requisito di stabilimento in conformità a quanto previsto all'art. 3 del presente decreto.

2. L'art. 2, comma 227 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 e i relativi decreti e circolari attuative non si applicano alle procedure di autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada di merci che riguardano le imprese che esercitano o che intendono esercitare la suddetta professione con veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate o con complessi formati da questi veicoli.

3. Dimostrazione del requisito di sta-

bilimento. – 1. Ai fini della dimostrazione del requisito dello stabilimento di cui all'art. 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009, fermo restando quanto previsto dall'art. 2, comma 2 del presente decreto, si applica, laddove applicabile, il decreto del direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del 25 gennaio 2012 e la circolare applicativa del presente decreto.

2. Ai fini del conseguimento dell'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada, il possesso del requisito dello stabilimento è dimostrato attraverso una dichiarazione sostitutiva di notorietà, ai sensi dell'art. 47 del decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445, redatta secondo il modello allegato alla circolare applicativa del presente decreto.

3. Le imprese che alla data di entrata in vigore del presente decreto sono già titolari dell'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada, dimostrano il requisito dello stabilimento attraverso la dichiarazione sostitutiva di notorietà di cui al comma 2.

4. Per le imprese che si trovano nelle condizioni di cui al comma 3, la dichiarazione sostitutiva di notorietà di cui al comma 2 deve essere presentata agli uffici competenti in materia di autorizzazione per l'esercizio della professione, unitamente al primo rinnovo annuale utile dell'idoneità finanziaria e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

5. Ai fini del rispetto della condizione di cui all'art. 5, comma 1, lettera g) del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono considerate le operazioni di trasporto effettuate con veicoli a motore nelle quali l'impresa svolge il ruolo di vettore materiale del servizio. La condizione, per le imprese di trasporto che effettuano trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50

quintali, è soddisfatta con la titolarità dell'autorizzazione generale rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'art. 6 del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261.

4. Dimostrazione del requisito di onorabilità. – 1. Il requisito dell'onorabilità è sussistente se è posseduto, oltre che dal gestore dei trasporti:

a) dall'amministratore unico, ovvero dai membri del consiglio di amministrazione, per le persone giuridiche pubbliche, per le persone giuridiche private e, salvo il disposto della lettera *b)*, per ogni altro tipo di ente;

b) dai soci illimitatamente responsabili per le società di persone;

c) dal titolare dell'impresa individuale o familiare e dai collaboratori dell'impresa familiare;

d) dall'impresa, in quanto applicabile.

2. Con riferimento alla normativa nazionale, ai fini della dimostrazione del requisito dell'onorabilità, in attesa dell'approvazione del disegno di legge di delegazione europea 2021 e dei conseguenti provvedimenti attuativi, nonché degli atti della Commissione previsti dall'art. 6, paragrafo 2 *bis*, del regolamento (CE) n. 1071/2009, si applicano le disposizioni di cui all'art. 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

5. Dimostrazione del requisito di idoneità finanziaria. – 1. L'impresa che esercita o intende esercitare la professione di trasportatore su strada, fermo restando quanto previsto dall'art. 7 del regolamento (CE) n. 1071/2009, dimostra, annualmente, il requisito di idoneità finanziaria secondo una delle seguenti modalità:

a) attestazione rilasciata da un revisore contabile iscritto al registro dei revisori contabili, tenuto presso il Consiglio dei dottori commercialisti e degli esperti contabili, che certifichi che, sulla base di quanto risulta dall'analisi dei conti an-

nuali, l'impresa dispone di un capitale e di riserve non inferiori all'importo previsto ai sensi dei commi 2 e 3;

b) attestazione rilasciata da una o più banche, da compagnie di assicurazioni o da intermediari finanziari autorizzati ed iscritti nei rispettivi albi, sotto forma di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa, per l'importo previsto. Le imprese esercenti l'attività bancaria che hanno rilasciato l'attestazione di cui al presente comma, hanno l'obbligo di comunicare in forma scritta all'autorità competente, entro il termine di quindici giorni da quando ne hanno avuto conoscenza, ogni fatto che determini diminuzione o perdita della capacità finanziaria attestata;

c) in assenza di conti annuali certificati, limitatamente ai primi due anni di esercizio della professione, ai sensi dell'art. 1, comma 251 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, l'impresa può dimostrare la propria idoneità finanziaria mediante assicurazione di responsabilità professionale.

2. La dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria da parte delle imprese che esercitano o intendono esercitare la professione di trasportatore su strada è effettuata con riferimento agli importi indicati all'art. 7, paragrafo 1, primo comma, lettere *a)*, *b)* e *c)* del regolamento (CE) n. 1071/2009.

3. L'importo di cui alla sopra citata lettera *c)* si applica anche ai veicoli a motore supplementari o insieme di veicoli accoppiati, aventi massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 1,5 tonnellate e fino a 2,5 tonnellate.

6. Dimostrazione del requisito di idoneità professionale. – 1. Ai fini della dimostrazione del requisito di idoneità professionale l'impresa indica un soggetto che ricopra la funzione di gestore dei trasporti conformemente a quanto previsto dagli articoli 4 e 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Le imprese che effettuano trasporto stradale di merci, che hanno in disponibilità esclusivamente veicoli o complessi veicolari aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 2,5 tonnellate e fino a 3,5 tonnellate, ai fini dell'ottenimento della licenza comunitaria per il trasporto internazionale di merci su strada devono indicare, quale gestore dei trasporti, un soggetto titolare di attestato di idoneità professionale per il trasporto internazionale di merci.

3. Il gestore dei trasporti, designato da un'impresa che ha in disponibilità esclusivamente veicoli o complessi veicolari aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 2,5 tonnellate e fino a 3,5 tonnellate, titolare di attestato di idoneità professionale valido per il solo trasporto nazionale di merci, può conseguire l'attestato di idoneità professionale per il trasporto internazionale di merci, ai sensi di quanto previsto dall'art. 9, secondo comma del regolamento (CE) n. 1071/2009, qualora dimostri di aver svolto le relative funzioni presso imprese del tipo suddetto per un periodo continuativo di dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.

4. All'art. 3, comma 1 del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 8 luglio 2013, n. 79, è aggiunta la lettera seguente: «c) esame semplificato (integrativo) per il conseguimento dell'attestato di idoneità professionale per il trasporto internazionale di merci per coloro che, al 20 agosto 2020, siano in possesso dell'attestato di frequenza del corso di formazione preliminare di cui al decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 30 luglio 2012, protocollo n. 207.».

5. Ai sensi di quanto previsto dall'art. 11, comma 6 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, l'ammissione all'esame integrative di cui

al comma precedente è riservata ai soggetti che hanno assolto all'obbligo scolastico e superato un corso di istruzione secondaria di secondo grado.

7. Pubblicazione ed entrata in vigore. –

1. Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27

Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012¹

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea»;

Vista la legge 4 agosto 2022, n. 127, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea Legge di delegazione europea 2021», e, in particolare, l'articolo 1 e l'Allegato A, n. 5;

Vista la direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012;

Visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;

Visto il regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I);

Visto il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada e il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006;

¹ Pubblicato in G.U. n. 67 del 20 marzo 2023 ed in vigore dal 21 marzo 2023.

Visto il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI»);

Visto il 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;

Vista la direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»);

Visto il regolamento (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n.

1024/2012;

Visto il regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344;

Vista la 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;

Vista la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto;

Vista la 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;

Vista la direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/694 della Commissione, del 2 maggio 2022, che modifica il regolamento (UE) 2016/403 per quanto riguarda nuove infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, del 2 maggio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per

quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 2007, n. 234, recante «Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti»;

Visto il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, recante «Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE»;

Visto il decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, recante «Attuazione della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»)»;

Sentito l'osservatorio di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 9 dicembre 2022;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 16 febbraio 2023;

Sulla proposta dei Ministri per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e

il PNRR, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno, della giustizia, dell'economia e delle finanze e per gli affari regionali e le autonomie;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

1. Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136.

1. Al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. Alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e di cabotaggio di cui al Capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al Capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, si applicano le disposizioni di cui al Capo III-*bis*.»;

b) all'articolo 4, il comma 5 è abrogato;

c) all'articolo 10:

1) al comma 1, le parole: «entro le ore ventiquattro del giorno antecedente l'inizio» sono sostituite dalle seguenti: «al più tardi all'inizio»;

2) i commi 1 *bis*, 1 *ter* e 1 *quater* sono abrogati;

d) all'articolo 12, il comma 1 *bis* è abrogato;

e) dopo il Capo III, è inserito il seguente:

«Capo III *bis*. Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada

Art. 12 *bis*

Campo di applicazione

1. Le disposizioni del presente Capo si applicano alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada o di cabotaggio di cui al Capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre

2009, e al Capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, nel cui ambito sono distaccati conducenti in Italia, a condizione che durante il periodo del distacco continui a esistere un rapporto di lavoro tra l'impresa di trasporto e il conducente distaccato.

2. Le disposizioni del presente Capo si applicano anche alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada effettuate da imprese di trasporto stabilite in un Paese terzo, per quanto compatibili. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso.

3. Alle prestazioni transnazionali di servizi di somministrazione di conducenti non si applicano le disposizioni del presente Capo, salvo quanto previsto dall'articolo 12 *sexies*, comma 12, nelle ipotesi di cui all'articolo 1, comma 2 *bis*, primo periodo.

Art. 12 *ter*

Definizioni

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, ai fini del presente Capo si intende per:

a) «conducente»: il lavoratore di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CE) n. 561/2006;

b) «trasportatore»: l'impresa di cui all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1071/2009;

c) «gestore dei trasporti»: la persona fisica di cui all'articolo 2, punto 5), del regolamento (CE) n. 1071/2009;

d) «servizio di trasporto in transito»: servizio di trasporto svolto attraversando il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri;

e) «operazione di trasporto bilaterale

merci»: movimento di merci effettuato in base a un contratto di trasporto, dallo Stato membro di stabilimento di cui all'articolo 2, punto 8), del regolamento (CE) n. 1071/2009, verso un altro Stato membro o un Paese terzo o da un altro Stato membro o da un Paese terzo verso lo Stato membro di stabilimento;

f) «operazione di trasporto bilaterale passeggeri»: effettuazione nell'ambito di servizi di trasporto internazionali occasionali o regolari di una delle seguenti operazioni:

1) salita passeggeri nello Stato membro di stabilimento e discesa passeggeri in un altro Stato membro o in un Paese terzo;

2) salita passeggeri in uno Stato membro o in un Paese terzo e discesa passeggeri nello Stato di stabilimento;

3) salita e discesa passeggeri nello Stato membro di stabilimento allo scopo di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un Paese terzo, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009;

g) «attività aggiuntiva al trasporto bilaterale merci»: attività ulteriore di carico e scarico, o di solo carico o di solo scarico, effettuata in aggiunta a una operazione di trasporto bilaterale di merci negli Stati membri o nei Paesi terzi attraversati, con esclusione di operazioni di carico e scarico di merci effettuate in uno stesso Stato membro;

h) «attività aggiuntiva al trasporto bilaterale passeggeri»: attività ulteriore in aggiunta a una operazione di trasporto bilaterale consistente nel far salire e scendere passeggeri ovvero di sola salita o di sola discesa effettuata, nell'ambito di un trasporto bilaterale di passeggeri, nel corso del viaggio di andata o di ritorno negli Stati membri o Paesi terzi attraversati, a condizione che non siano offerti servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato;

i) «trasporto combinato»: operazioni di trasporto definite dalla direttiva 92/106/CEE del Consiglio.

Art. 12 *quater*

Regime delle esenzioni

1. Il conducente non si considera distaccato quando effettua operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri di cui all'articolo 12 *ter*, comma 1, lettere e) ed f), anche laddove costituiscano il tragitto finale o iniziale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE.

2. Fino alla data di entrata in vigore dell'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014, il conducente non si considera in distacco qualora effettui una attività aggiuntiva al trasporto bilaterale merci di cui all'articolo 12 *ter*, comma 1, lettera g). Le attività aggiuntive possono essere due qualora a una operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento, in cui non si sia effettuata alcuna attività aggiuntiva, sia seguita altra operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento.

3. Fino alla data di entrata in vigore dell'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014, il conducente non si considera in distacco qualora effettui una attività aggiuntiva al trasporto bilaterale passeggeri di cui all'articolo 12 *ter*, comma 1, lettera b), negli Stati membri o Paesi terzi attraversati, a condizione che non siano offerti servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato.

4. A decorrere dalla data di entrata in vigore dell'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014, i conducenti che effettuano le attività aggiuntive di cui ai commi 2 e 3 non sono considerati in distacco nel solo caso in cui utilizzino veicoli dotati di tachigrafo intelligente.

Art. 12 *quinquies*

Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo

1. Alle prestazioni transnazionali di servizi di cui all'articolo 12 *bis*, commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4, commi 1 e 1 *bis*, e di cui agli articoli 5, 7 e 8 del presente decreto, nonché le disposizioni dell'articolo 83 *bis*, commi da 4 *bis* a 4 *sexies*, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

2. Per la notifica e l'esecuzione dei provvedimenti di cui all'articolo 12 *septies*, comma 5, si applicano le procedure di cui al Capo IV.

3. Le prestazioni di servizi di trasporto rientrano nelle attività monitorate dall'Osservatorio di cui all'articolo 6.

Art. 12 *sexies*

Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente

1. Il trasportatore che distacca lavoratori in Italia nell'ambito di una prestazione di servizi di cui all'articolo 12 *bis*, comma 1, ha l'obbligo di trasmettere una dichiarazione di distacco al più tardi all'inizio del distacco attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI di cui al regolamento (UE) n. 1024/2012.

2. La dichiarazione di distacco deve contenere le seguenti informazioni:

- a) l'identità del trasportatore ovvero il numero della licenza comunitaria, ove disponibili;
- b) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti in Italia e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
- c) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
- d) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;

- e) la data di inizio e di fine del distacco;
- f) il numero di targa dei veicoli a motore;
- g) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio.

3. Il trasportatore è tenuto ad aggiornare le informazioni di cui al comma 2, entro cinque giorni dall'evento che ne determina l'aggiornamento.

4. Il trasportatore deve assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico la seguente documentazione:

- a) copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI;
- b) ogni documento utile inerente alle operazioni di trasporto che si svolgono in Italia o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;
- c) le registrazioni del tachigrafo, ivi compresi i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

5. In occasione del controllo su strada, l'adempimento degli obblighi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 è verificato dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

6. Il conducente ha l'obbligo di conservare e mettere a disposizione degli organi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in occasione del controllo su strada, la documentazione di cui al comma 4, lettere a), b) e c). Nei casi previsti dall'articolo 12 *quater*, commi 1, 2 e 3, il conducente deve conservare

e mettere a disposizione degli organi di polizia stradale, su carta o in formato elettronico, qualsiasi prova del trasporto internazionale pertinente che sia idonea a dimostrare l'operazione di trasporto bilaterale o le operazioni aggiuntive che danno luogo all'esenzione.

7. Il trasportatore, previa richiesta formulata dall'Ispettorato nazionale del lavoro o dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ha l'obbligo di trasmettere dopo il periodo del distacco ed entro otto settimane dalla richiesta, tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI, le copie dei documenti di cui al comma 4, lettere b) e c), nonché:

- a) la documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente durante il periodo del distacco;
- b) il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 152;
- c) i prospetti orari relativi alle attività del conducente e le prove del pagamento della retribuzione.

8. Qualora il trasportatore non rispetti il termine di cui al comma 7, l'Ispettorato nazionale del lavoro o gli organi di polizia stradale possono chiedere tramite il sistema IMI l'assistenza delle autorità competenti dello Stato di stabilimento del trasportatore ai sensi dell'articolo 8.

9. Nell'ambito di una prestazione di servizi di trasporto di merci, il committente e il vettore in caso di subvezione, come definiti dall'articolo 2 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e lo spedizioniere di cui all'articolo 1741 del codice civile, sono tenuti a verificare che il trasportatore adempia agli obblighi previsti dal comma 1 del presente articolo.

10. Nell'ambito di una prestazione di servizi di trasporto di persone diversi dai servizi di linea, il soggetto che stipula o nel nome del quale è stipulato il contrat-

to con il trasportatore, ovvero il soggetto che svolge il servizio di trasporto su incarico di altro trasportatore, è tenuto a verificare che il trasportatore adempia agli obblighi previsti dal comma 1.

11. Fino all'accreditamento dei Paesi terzi sul sistema IMI, i trasportatori stabiliti in un Paese terzo sono tenuti a trasmettere la dichiarazione di cui al comma 1, secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 1, e dai relativi decreti attuativi, e a corrispondere alle richieste di cui al comma 7, per posta elettronica. In tali casi, la copia della dichiarazione di distacco da trasmettere tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI di cui al comma 4, lettera a), è sostituita dalla comunicazione della dichiarazione di cui al comma 1, effettuata secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 1.

12. Nelle ipotesi di cui all'articolo 1, comma 2 *bis*, primo periodo, fermi restando gli obblighi a carico dell'agenzia di somministrazione e dell'impresa utilizzatrice previsti dagli articoli 10 e 10 *bis*, l'impresa di trasporto che nell'ambito di una prestazione di servizi di cui all'articolo 12 *bis*, comma 1, invia conducenti somministrati in Italia, è tenuta agli adempimenti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4. I conducenti somministrati sono tenuti al rispetto dell'obbligo di cui al comma 6.

13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio della piattaforma IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di ventiquattro mesi.

14. Nell'attuazione delle misure di controllo, gli organi di cui al comma 8, che hanno avviato la procedura, operano in maniera da evitare inutili ritardi che potrebbero incidere sulla durata e sulle date del distacco.

Art. 12 *septies*

Sanzioni

1. Il trasportatore che commette la violazione dell'obbligo di cui all'articolo

12 *sexies*, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 10.000.

2. Il trasportatore che non adempie agli obblighi di completa e corretta comunicazione delle informazioni di cui all'articolo 12 *sexies*, comma 2, nonché all'obbligo di aggiornamento delle medesime informazioni ai sensi dell'articolo 12 *sexies*, comma 3, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 4.000.

3. Il trasportatore che commette la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 12 *sexies*, comma 4, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 10.000.

4. Il conducente che non adempie a ciascuno degli obblighi previsti dall'articolo 12 *sexies*, comma 6, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150 a euro 600. Nel verbale di contestazione è imposto l'obbligo di esibizione della documentazione mancante entro il termine di trenta giorni. All'accertamento delle violazioni consegue l'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo fino all'esibizione della documentazione richiesta o comunque, per non più di trenta giorni, con affidamento in custodia a uno dei soggetti indicati dall'articolo 214 *bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in quanto compatibili.

5. Il trasportatore che non adempie all'obbligo di cui all'articolo 12 *sexies*, comma 7, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 4.000. La sanzione è irrogata dall'organo di controllo di cui all'articolo 12 *sexies*, comma 7, che ha effettuato la richiesta.

6. Il committente, il vettore, lo speditore, il contraente di cui all'articolo 12 *sexies*, commi 9 e 10, che non adempiono agli obblighi ivi previsti, sono

soggetti alla sanzione di cui al comma 1, qualora il trasportatore abbia omissis di trasmettere la dichiarazione di distacco ai sensi dell'articolo 12 *sexies*, comma 1, o secondo le modalità di cui all'articolo 12 *sexies*, comma 11.

7. Le sanzioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 5, si applicano anche nei confronti del trasportatore stabilito in un Paese terzo nel caso di violazione degli obblighi ivi previsti secondo le modalità di trasmissione di cui all'articolo 12 *sexies*, comma 11.

8. Le sanzioni di cui al comma 4 si applicano al conducente che effettua servizi di trasporto per un trasportatore stabilito in un Paese terzo.

9. I proventi delle sanzioni di cui al presente articolo sono versati in apposito capitolo del bilancio dello Stato.

Art. 12 *octies*

Applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie

1. All'accertamento e alla contestazione delle infrazioni di cui al presente Capo si applicano le disposizioni di cui al titolo VI, Capo I, Sezioni I e II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. La notifica delle sanzioni applicata al trasportatore, ai sensi dell'articolo 12 *septies*, ove non già precedentemente avvenuta, si considera validamente effettuata al rappresentante legale dello stesso o a un suo delegato al ritiro del veicolo sottoposto a fermo amministrativo, all'atto della sua restituzione.

3. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto è aggiornata ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.»

2. Modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. – 1. Al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il titolo è sostituito dal seguente:
«Attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del

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

b) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Art. 1 (Oggetto e ambito di applicazione). - 1. Il presente decreto disciplina i controlli sulle imprese, sui conducenti, sui veicoli e sui lavoratori mobili che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.»;

c) dopo l'articolo 1, è inserito il seguente:

«Art. 1 *bis* (Definizioni). - 1. Ai fini del presente decreto, si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014 e di cui all'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE.»;

d) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Art. 2 (Organismo di coordinamento intracomunitario). - 1. La Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge le funzioni di Organismo di coordinamento intracomunitario ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE, di seguito denominato «Organismo di coordinamento». La Direzione generale:

a) concerta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri i controlli che devono essere realizzati su strada almeno sei volte l'anno nei confronti dei conducenti e dei veicoli rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e

(UE) n. 165/2014, da svolgere contemporaneamente alle competenti autorità di due o più Stati membri ciascuna sul proprio territorio;

b) si rapporta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri per concertare l'effettuazione di controlli anche nei locali delle imprese;

c) trasmette alla Commissione europea le informazioni di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, utilizzando il formulario approvato con decisione di esecuzione (UE) 2017/1013 della Commissione del 30 marzo 2017, e quelle di cui all'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, necessarie per l'elaborazione da parte della Commissione europea di una relazione biennale sull'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, del regolamento (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE;

d) trasmette ogni due anni alla Commissione europea le informazioni statistiche relative all'attività di controllo realizzata su strada e nei locali delle imprese;

e) presta assistenza alle autorità competenti degli altri Stati membri, fornendo i dati da queste ritenuti necessari in caso di infrazioni commesse in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in Italia, non verificabili durante il controllo;

f) invia, avvalendosi del sistema di informazione del mercato interno, di seguito denominato «IMI», almeno una volta ogni sei mesi, agli organismi intracomunitari degli altri Stati membri che sono stati notificati alla Commissione, le informazioni sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, della direttiva 2002/15/CE, nonché del presente decreto;

g) coordina lo scambio di informazioni, avvalendosi del sistema di in-

formazione del mercato interno IMI, sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, a seguito di richieste motivate di uno Stato membro nei termini e con le modalità indicate dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE;

h) promuove la formazione periodica degli addetti ai controlli sulla funzione di controllo e sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;

i) applica una coerente strategia di controllo in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo su strada e presso i locali delle imprese;

l) impartisce agli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, le direttive per assicurare l'omogenea applicazione sul territorio nazionale del sistema nazionale di classificazione del rischio di cui all'articolo 11.

2. Il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali forniscono all'Organismo di coordinamento le informazioni e i dati pertinenti alle funzioni di cui al comma 1, dalla lettera c) alla lettera g).»;

e) dopo l'articolo 2, è inserito il seguente:

«Art. 2 *bis* (Tavolo tecnico permanente). - 1. Nello svolgimento delle proprie funzioni, l'Organismo di coordinamento si avvale della consulenza e del contributo specialistico del tavolo tecnico permanente, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, composto da due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due rappresentanti del Ministero dell'interno e due rappresentanti dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Ai componenti del tavolo tecnico permanente non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o indennità,

comunque denominati.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono designati i rappresentanti del tavolo tecnico permanente e sono disciplinati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attribuzioni, i compiti e il funzionamento dello stesso.

Con il medesimo decreto sono individuate le modalità e i termini delle comunicazioni di cui all'articolo 2, comma 2.»;

f) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:
«Art. 3 (Sistemi di controllo). - 1. L'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE viene assicurata da sistemi di controllo adeguati e regolari nei confronti dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 1.

2. Gli organi preposti ai controlli sono gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e l'Ispettorato nazionale del lavoro.

3. L'attività di controllo è organizzata in modo che ogni anno siano effettuati almeno un numero di controlli su strada e nei locali delle imprese non inferiori al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

4. Nell'ambito del numero totale dei controlli di cui al comma 3, almeno il 30 per cento del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 per cento nei locali delle imprese.

5. Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese ai sensi dell'articolo 1 sono pianificate e coordinate, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro, conformemente alle indicazioni contenute nelle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2 bis.

6. Sono, in ogni caso, fatte salve le specifiche competenze e attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto.

7. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.

8. La percentuale minima di controlli di cui al comma 3 può essere aumentata al 4 per cento in base alle indicazioni della Commissione europea, conformemente a quanto disposto dall'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.»;

g) gli articoli 4 e 5 sono abrogati;
h) all'articolo 6:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. I controlli su strada sono effettuati conformemente alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo e le relative

operazioni sono condotte in modo che siano verificati almeno i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I. Se la situazione lo rende necessario, il controllo puo' essere concentrato su un punto della Parte A dell'Allegato I.»;

2) al comma 4, le parole: «tachigrafo se analogico o digitale» sono sostituite dalle seguenti: «tachigrafo se analogico, digitale o intelligente»;

3) il comma 6 è sostituito dal seguente: «6. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo di cui al presente articolo, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2 *bis*.»;

4) dopo il comma 6, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

«6 *bis*. Il Centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raccoglie, con modalità telematiche, le informazioni relative alle infrazioni di cui all'Allegato III al presente decreto accertate dagli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, su strada e presso le sedi delle imprese, nei confronti delle imprese di trasporto, al fine della loro registrazione nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

6 *ter*. Le informazioni relative alle infrazioni di cui al comma 6 *bis* sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali,

da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.»;

i) l'articolo 7 è sostituito dal seguente: «Art. 7 (Controlli nei locali delle imprese). - 1. I controlli nei locali delle imprese sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2 *bis*.

2. I controlli nei locali delle imprese si effettuano quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014, nonché in base al fattore di rischio che è attribuito a un'impresa dal sistema nazionale di classificazione del rischio di cui all'articolo 11.

3. I controlli nei locali delle imprese sono svolti in modo che vengano verificati i punti elencati nella parte A e B dell'Allegato I.

4. Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa e al tipo di tachigrafo se analogico, digitale o intelligente.

5. Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

6. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo di cui al presente articolo, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico di cui all'articolo 2 *bis*.»;

l) l'articolo 8 è abrogato;
 m) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Art. 9 (Registrazione periodi di altre mansioni). - 1. La registrazione dei periodi di «altre mansioni», quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo, avviene secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione previsti dall'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

2. Salvo che il fatto costituisca reato e ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui agli articoli 174, 178 e 179 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il conducente che non provvede alla registrazione dei periodi di cui al comma 1 secondo le modalità e i termini stabiliti negli atti di esecuzione di cui al medesimo comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150 a euro 600.

3. Alla stessa sanzione è soggetta l'impresa che non conserva le registrazioni di cui al comma 1 secondo le modalità e i termini previsti dagli atti di esecuzione di cui al medesimo comma 1. Si applicano le disposizioni del titolo VI e dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. Fino all'adozione degli atti di esecuzione di cui al comma 1, la registrazione dell'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 da parte del conducente deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile, allegato alla decisione 2007/230/CE.»;

n) l'articolo 10 è abrogato;
 o) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Art. 11 (Sistema nazionale di classificazione del rischio). - 1. Alle imprese di trasporto si applica il sistema nazionale di classificazione del rischio determinato sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni di cui all'Allegato III al presente decreto, commesse dalle singole imprese per le violazioni alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure alle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE registrate nella sezione «Sanzioni» del Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Il sistema nazionale di classificazione del rischio calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune contenuta nell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione.

3. Le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare i controlli.

5. Le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono direttamente accessibili alle competenti autorità di altri Stati membri dell'Unione europea, tramite il sistema di interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE)

n. 1071/2009, entro il termine ed in conformità a quanto previsto dal paragrafo 6, secondo comma, del medesimo articolo 16.»;

p) all'articolo 12:

1) le parole: «L'Ufficio di coordinamento», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «L'Organismo di coordinamento»;

2) al comma 3, le parole: «(CEE) n. 3821/85» sono sostituite dalle seguenti: «(UE) n. 165/2014»;

q) all'allegato I:

1) alla Parte A sono apportate le seguenti modificazioni:

1.1. i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

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

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

1.2. dopo il punto 5), è aggiunto, infine, il seguente:

«5 bis) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri

orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.»;

2) alla Parte B sono apportate le seguenti modificazioni:

2.1. dopo il punto 3), sono aggiunti, in fine, i seguenti:

«3 bis) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;

3 ter) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

2.2. l'ultimo capoverso è sostituito dal seguente: «Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.».

3. Clausola di invarianza finanziaria. –

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

4. Entrata in vigore. – 1. Il presente de-

creto entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

**Decreto legge 13 giugno 2023, n. 69,¹ convertito con modificazioni
dalla legge 10 agosto 2023, n. 103
Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti
dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione
pendenti nei confronti dello Stato italiano²**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
Visti gli articoli 77, 87 e 117 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea» e, in particolare, l'articolo 37;

Considerato che il numero complessivo delle procedure di infrazione avviate dalla Commissione europea nei confronti della Repubblica italiana è superiore alla media degli altri Stati membri dell'Unione europea comparabili con la Repubblica italiana e che, pertanto, è necessario adottare misure urgenti per ridurre il numero di dette procedure, nonché per evitare l'applicazione di sanzioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 260, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

Considerata, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di prevenire l'apertura di nuove procedure di infrazione

o l'aggravamento di quelle esistenti, ai sensi degli articoli 258 e 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), attraverso l'immediato adeguamento dell'ordinamento nazionale agli atti normativi dell'Unione europea e alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 7 giugno 2023;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze, della salute, dell'università e della ricerca, dell'istruzione e del merito, dell'ambiente e della sicurezza energetica, dell'interno, del lavoro e delle politiche sociali, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, per lo sport e i giovani e degli affari esteri e della cooperazione internazionale;

¹ Pubblicato in G.U. n. 136 del 13 giugno 2023.

² Pubblicata in G.U. n. 186 del 10 agosto 2023 ed in vigore dall'11 agosto 2023.

EMANA
il seguente decreto legge:

(*Omissis*)

24. Attuazione della direttiva (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, che modifica la direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (1). – 1. All'articolo 84 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. È ammessa, nell'ambito del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'utilizzazione di autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni e autoarticolati locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. L'impresa italiana iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, in conformità a quanto disposto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e, se del caso, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, può utilizzare autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione e di proprietà di impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea, incluse le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente regolarmente abilitate»;

c) al comma 4:

1) all'alinea, la parola: “, inoltre,” è soppressa;

2) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) i veicoli ad uso speciale, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t”;

3) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) i veicoli destinati al trasporto di cose”;

4) è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

“b bis) i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, i veicoli per il trasporto promiscuo, le autocaravan, le caravan e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive”;

c-bis) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

“4 bis. L'utilizzo in conto proprio dei veicoli destinati al trasporto di cose di cui al comma 4, lettera b), è ammesso qualora gli stessi abbiano massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 t.

4 ter L'utilizzazione di veicoli in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 è consentita a condizione che:

a) il contratto di locazione preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento;

b) il veicolo locato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di locazione;

c) il veicolo locato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza.

4 quater. Al fine del rispetto delle condizioni di cui al comma 4 ter è

necessario il possesso, a bordo del veicolo oggetto del contratto di locazione, della seguente documentazione in formato cartaceo o elettronico: a) contratto di locazione o estratto autenticato del medesimo contratto; b) qualora non sia il conducente a locare il veicolo, contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto.

4 *quinquies*. I documenti di cui al comma 4 *quater*, lettere a) e b), possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente secondo le disposizioni vigenti”

d) il comma 5 è sostituito dal seguente: “5. Per i veicoli destinati a locazione senza conducente di cui al comma 4, la carta di circolazione è rilasciata alle imprese che esercitano l’attività in conformità a quanto previsto dall’articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2001, n. 481”

e) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell’interno, può stabilire eventuali ulteriori criteri limitativi, nonché le modalità per il rilascio della carta di circolazione e per l’utilizzo dei veicoli di cui ai commi 2 e 3.».

((e *bis*) il comma 7 è sostituito dai seguenti:

“7. Fuori dei casi indicati dai commi 2, 3 e 3 *bis*, chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731 se si tratta di autoveicoli o rimorchi ovvero da euro 42 a euro 173 se si tratta di altri veicoli. Alle stesse sanzioni soggiace chiunque circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso.

7 *bis*. Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 senza rispettare le condizioni di cui al comma 4 *ter* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731”;

e-*ter*) al comma 8, le parole: “Alla suddetta violazione” sono sostituite dalle seguenti: “Alle violazioni di cui ai commi 7 e 7 *bis*”)).

2. (Abrogato) (2)

3. (Abrogato) (2)

4. (Abrogato) (2)

5. Il Centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti iscrive il numero della targa di immatricolazione di un veicolo locato utilizzato da un’impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi, stabilita in Italia, nel registro elettronico nazionale in conformità all’articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

6. Ai fini ((di cui all’articolo 3 *bis*)), paragrafo 2, della direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 gennaio 2006, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per la sicurezza stradale e l’autotrasporto del Dipartimento per la mobilità sostenibile è individuata quale punto di contatto nazionale.

7. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è abrogato il decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 14 dicembre 1987, n. 601.

8. Dall’attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

(1) Articolo modificato dalla l. 10 agosto 2023, n. 103.

(2) Comma abrogato dalla l. 10 agosto 2023, n. 103.

SEZIONE II
Normativa unionale

**Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
del 18 gennaio 2006
relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il
trasporto di merci su strada¹**

1. Ai sensi della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

a) «veicoli»: veicoli a motore, rimorchi, semirimorchi o un insieme di veicoli, destinati esclusivamente al trasporto di merci;

b) «veicoli noleggiati»: i veicoli che, a pagamento e per un determinato periodo, sono messi a disposizione di un'impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi o per conto proprio, previa conclusione di un contratto con l'impresa che fornisce i veicoli.

2. 1. Ogni Stato membro consente l'utilizzazione nel suo territorio di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro, a condizione che:

a) il veicolo sia immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro e, se del caso, utilizzato conformemente ai regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;

b) il contratto preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato ad un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento;

c) il veicolo noleggiato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di noleggio;

d) il veicolo noleggiato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza.

2. Il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 1, lettere da *a)* a *d)*, dev'essere comprovato mediante la presentazione dei documenti seguenti, in formato cartaceo o elettronico, che devono trovarsi a bordo del veicolo:

a) contratto di noleggio o estratto autentico del contratto contenente in particolare il nome del noleggiante, il nome del noleggiatore, la data e la durata del contratto e l'identificazione del veicolo;

b) qualora non sia il conducente a noleggiare il veicolo, contratto di lavoro

¹ Pubblicata in G.U.U.E. L 033 del 4 febbraio 2006. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dalla Direttiva (UE) 2022/738 del 6 aprile 2022.

del conducente o estratto autenticato del contratto, contenente in particolare il nome del datore di lavoro, il nome del dipendente, la data e la durata del contratto di lavoro, o un foglio paga recente.

I documenti di cui alle lettere *a)* e *b)* possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro.

3. 1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per far sì che, per il trasporto di merci su strada, le imprese stabilite nel proprio rispettivo territorio possano utilizzare i veicoli noleggiati alle stesse condizioni dei veicoli di loro appartenenza, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 2.

2. Se il veicolo noleggiato è immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di un altro Stato membro, lo Stato membro in cui è stabilita l'impresa di trasporto su strada può: *a)* limitare il periodo di utilizzazione del veicolo noleggiato nel suo territorio, a condizione che da parte della stessa impresa di trasporto su strada sia autorizzata l'utilizzazione di tale veicolo per un periodo di almeno due mesi consecutivi in un determinato anno civile; in tal caso lo Stato membro può esigere che il contratto di noleggio non vada oltre il termine stabilito da detto Stato membro; *b)* richiedere che il veicolo noleggiato sia immatricolato conformemente alle norme nazionali in materia di immatricolazione dopo un periodo non inferiore a 30 giorni; in tal caso lo Stato membro può esigere che il contratto di noleggio non abbia una durata superiore al periodo di circolazione precedente l'obbligo di registrazione;

c) limitare il numero dei veicoli noleggiati che un'impresa può utilizzare purché il numero minimo di veicoli di cui è consentita l'utilizzazione sia almeno pari al 25 % del parco di veicoli per il tra-

sporto di merci a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera *g)*, del regolamento (CE) n. 1071/2009, il 31 dicembre dell'anno precedente l'utilizzazione del veicolo noleggiato o il giorno in cui l'impresa inizia a utilizzare il veicolo noleggiato, come stabilito dallo Stato membro. Tuttavia, nel caso di un'impresa che dispone di un parco totale di più di uno e meno di quattro veicoli, è consentita l'utilizzazione di almeno uno di tali veicoli. Il numero minimo di cui alla presente lettera si riferisce al parco di veicoli per il trasporto di merci a disposizione dell'impresa sulla base dei veicoli immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di tale Stato membro; *d)* limitare l'utilizzazione di tali veicoli per le operazioni di trasporto per conto proprio.

3 *bis*. 1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché il numero di immatricolazione di un veicolo noleggiato utilizzato da un'impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi sia iscritto nel registro elettronico nazionale di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si prestano prontamente assistenza reciproca, nonché forniscono qualunque informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'applicazione della presente direttiva. A tal fine, ciascuno degli Stati membri designa un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri.

3. Lo scambio delle informazioni di cui al paragrafo 1 è effettuato tramite i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERU), come specificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione.

4. Gli Stati membri provvedono affinché

le informazioni fornite a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza alla presente direttiva e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio.

5. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

6. Una richiesta di informazioni non impedisce che le autorità competenti adottino misure in conformità delle pertinenti normative dell'Unione e nazionali per indagare su possibili violazioni delle norme derivanti dal recepimento della presente direttiva e prevenire le medesime.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché il trattamento dei dati di cui al paragrafo 1 del presente articolo soddisfi gli obblighi di informazione di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (CE) n. 1071/2009, come specificato all'articolo 16, paragrafo 2, terzo e quinto comma, e all'articolo 16, paragrafi 3 e 4 di tale regolamento.

8. Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione che stabilisce una formula comune per il calcolo della classificazione del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i requisiti minimi relativi ai dati da inserire nei registri elettronici nazionali al fine di consentire l'interconnessione dei registri e che specificano le funzionalità necessarie al fine di rendere dette informazioni accessibili alle autorità competenti durante i controlli su strada. Detti requisiti minimi e funzionalità devono essere conformi ai requisiti e alle funzionalità stabiliti a norma dell'articolo 16, paragrafo 6, del regolamento

(CE) n. 1071/2009. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 5 *ter*, paragrafo 2, della presente direttiva.

9. Gli Stati membri provvedono affinché i dati di cui al paragrafo 1 siano accessibili alle autorità competenti durante i controlli su strada.

4. La presente direttiva non pregiudica la regolamentazione di uno Stato membro che preveda, per l'utilizzazione dei veicoli presi a noleggio, condizioni meno restrittive di quelle previste agli articoli 2 e 3.

5. Fatti salvi gli articoli 2 e 3, la presente direttiva non pregiudica l'applicazione delle norme relative:

a) all'organizzazione di mercato dei trasporti di merci su strada, effettuati per conto terzi e per conto proprio, in particolare all'accesso al mercato e al contingentamento delle capacità di trasporto su strada;

b) ai prezzi e alle condizioni di trasporto nel settore del trasporto di merci su strada;

c) alla formazione dei prezzi di noleggio;

d) all'importazione dei veicoli;

e) alle condizioni di accesso all'attività o alla professione di noleggiatore di veicoli stradali.

5 bis. Entro il 7 agosto 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva. Tale relazione contiene informazioni sull'utilizzazione di veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che li prende a noleggio. La relazione presta particolare attenzione all'impatto sulla sicurezza stradale, sull'ambiente, sulle entrate fiscali e sull'applicazione delle norme in materia di cabotaggio in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009. Sulla base di tale relazione la Commissione

valuta se sia necessario proporre misure supplementari.

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

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

6. La direttiva 84/647/CEE è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini d'attuazione di cui all'allegato I, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

7. La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

8. Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

ALLEGATO I
(*Omissis*)

ALLEGATO II
(*Omissis*)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 15 marzo 2006
relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio¹

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, vista la proposta della Commissione, visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato alla luce del testo comune approvato dal comitato di conciliazione l'8 dicembre 2005,

considerando quanto segue:

(1) Nel settore dei trasporti su strada, il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada intende armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi

modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada e al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale. I progressi compiuti in tale settore dovrebbero essere consolidati ed incrementati.

(2) La direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto prevede che gli Stati membri adottino le misure che limitino il tempo di lavoro settimanale massimo dei lavoratori mobili.

(3) Determinate disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 relative ai periodi di guida, interruzioni e riposo dei conducenti dei veicoli addetti ai trasporti comunitari nazionali e internazionali su strada si sono dimostrate di difficile uniforme interpretazione, applicazione e controllo in tutti gli Stati membri, data la loro formulazione alquanto generica.

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 102/1 dell'11 aprile 2006. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dal Reg. (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, dal Reg. (UE) n. 165/2014 del 4 febbraio 2014, dal Reg. (UE) 2020/1054 del 15 luglio 2020 e dal Reg. (UE) 2024/1258 del 24 aprile 2024.

(4) Per conseguire gli obiettivi prefissi ed evitare che le regole vigenti vengano disattese è auspicabile che le suddette disposizioni vengano fatte osservare rigorosamente e uniformemente. Occorre a tal fine dettare un complesso di regole più semplici e chiare, di immediata comprensione, che possano essere facilmente interpretate e applicate tanto dalle imprese del settore quanto dalle autorità che devono farle osservare.

(5) Occorre che le disposizioni contenute nel presente regolamento non ostino a che datori di lavoro e lavoratori possano concordare, tramite contrattazione collettiva o in altro modo, condizioni più favorevoli per i lavoratori.

(6) È opportuno definire con maggiore chiarezza l'ambito di applicazione del regolamento, precisando le principali categorie di veicoli che vi rientrano.

(7) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi al trasporto stradale effettuato sia esclusivamente all'interno della Comunità che fra Comunità, Svizzera e paesi dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

(8) Le disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada del 1° luglio 1970 (AETR), e successive modificazioni, dovrebbero continuare ad applicarsi ai trasporti su strada di merci e passeggeri effettuati da veicoli immatricolati negli Stati membri o in altri paesi parti dell'AETR per tutto il percorso effettuato, se tale percorso è compiuto da, per o attraverso il territorio della Comunità e quello di un paese al di fuori della Comunità, della Svizzera e dei paesi parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo. È importante modificare l'AETR entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento per conformarlo alle disposizioni del medesimo.

(9) Nel caso di trasporto su strada effettuato impiegando un veicolo immatricolato in un paese terzo che non è

parte dell'AETR, le disposizioni di detto accordo dovrebbero applicarsi alla parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità o di Stati che sono parte dell'AETR.

(10) Poiché l'AETR rientra fra le materie disciplinate dal presente regolamento, la competenza per negoziare e concludere l'accordo spetta alla Comunità.

(11) Se una modifica delle regole interne comunitarie in materia richiede una corrispondente modifica dell'AETR, gli Stati membri dovrebbero procedere di comune accordo affinché tale modifica sia apportata quanto prima all'accordo, e secondo le procedure ivi previste.

(12) L'elenco delle deroghe dovrebbe essere aggiornato per tenere conto degli sviluppi registrati dal settore del trasporto su strada nel corso degli ultimi diciannove anni.

(13) Occorre definire esaurientemente tutti i termini chiave ed assicurare che il presente regolamento sia applicato uniformemente. Inoltre, bisogna mirare a un'interpretazione e un'applicazione uniformi del presente regolamento da parte delle autorità nazionali preposte al controllo. La definizione di «settimana» fornita dal presente regolamento non dovrebbe impedire ai conducenti di iniziare la propria settimana di lavoro in qualunque giorno della settimana.

(14) Per garantire un'attuazione efficace è essenziale che, dopo un periodo transitorio, le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli stradali, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 28 giorni precedenti.

(15) Le regole fondamentali in materia di periodi di guida devono essere rese più chiare e semplici per permettere un'applicazione più efficace ed uniforme, grazie all'impiego del tachigrafo digitale, come stabilito nel regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20

dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore del trasporto su strada e nel presente regolamento. Inoltre, mediante il comitato permanente, le autorità degli Stati membri preposte all'applicazione si adoperano per raggiungere un'intesa comune sull'applicazione del presente regolamento.

(16) Il fatto che le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 abbiano permesso di programmare l'attività di guida giornaliera in modo da effettuare lunghissimi periodi al volante non intercalati dalle opportune pause di riposo, ha avuto ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e ha peggiorato le condizioni di lavoro dei conducenti. Occorre pertanto assicurare che le interruzioni frazionate siano organizzate in modo da evitare gli abusi.

(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. Dato che tali disposizioni garantiscono un riposo adeguato, e tenuto conto anche dell'esperienza acquisita negli ultimi anni in materia di applicazione, un sistema di compensazione per i periodi di riposo giornalieri ridotti non è più necessario.

(18) In molti casi le operazioni di trasporto all'interno della Comunità comportano una tratta in traghetto o per ferrovia. Per tali attività occorre stabilire regole chiare e precise in materia di periodi di riposo giornaliero e di interruzione.

(19) Nell'interesse della sicurezza stradale e per una migliore osservanza delle disposizioni in materia, tenuto conto dell'aumento del volume di traffico transfrontaliero nel trasporto sia di persone che di cose, è opportuno che nel corso dei controlli stradali e dei controlli nei locali delle imprese si considerino anche i periodi di guida, i periodi di riposo e le interruzioni effettuati in altri Stati membri o in paesi terzi e si accerti se le pertinenti disposizioni siano state adeguatamente e completamente osservate.

(20) La responsabilità del trasportatore dovrebbe estendersi all'impresa di trasporto, sia essa persona fisica o giuridica, senza peraltro escludere la possibilità di agire contro le persone fisiche che hanno commesso l'infrazione o che hanno istigato o in altro modo contribuito a violare le disposizioni del presente regolamento.

(21) È necessario che i conducenti che lavorano per imprese di trasporto diverse forniscano a ciascuna di queste le informazioni necessarie per permettere loro di ottemperare agli obblighi previsti dal presente regolamento.

(22) Per incentivare il progresso sociale ed accrescere la sicurezza stradale, ogni Stato membro dovrebbe poter continuare ad adottare determinate misure che ritiene opportune.

(23) Le deroghe nazionali dovrebbero riflettere l'evoluzione nel settore del trasporto su strada e limitarsi a quegli elementi che attualmente non sono soggetti a dinamiche concorrenziali.

(24) Gli Stati membri dovrebbero stabilire regole opportune per i veicoli impiegati nei servizi regolari di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 km. Tali regole dovrebbero garantire un livello di tutela adeguato per quanto attiene a tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo disciplinati.

(25) Per garantire che il presente regolamento sia applicato in modo effica-

ce è auspicabile che per il controllo di tutti i servizi regolari passeggeri, siano essi effettuati a livello nazionale o internazionale, sia adottato lo strumento di registrazione standard.

(26) Gli Stati membri dovrebbero stabilire il regime delle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento ed assicurare che esse siano effettivamente applicate. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Nell'insieme comune di misure a disposizione degli Stati membri dovrebbe essere prevista anche la possibilità di applicare il fermo al veicolo in caso di infrazione grave. Le disposizioni del presente regolamento relative a sanzioni o procedimenti non dovrebbero pregiudicare le norme nazionali in materia di onere della prova.

(27) Ai fini di un'applicazione chiara ed efficace è auspicabile garantire regole comuni in materia di responsabilità delle imprese di trasporto e dei conducenti in caso di violazione del presente regolamento. Tale responsabilità può tradursi in sanzioni penali, civili o amministrative negli Stati membri.

(28) Poiché l'obiettivo dell'azione prospettata, cioè la definizione di regole comuni chiare in materia di periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista la necessità di un'azione coordinata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(29) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, che fissa le modalità di esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla

Commissione.

(30) Poiché le disposizioni in materia di età minima dei conducenti sono incluse nella direttiva 2003/59/CE e dovranno essere trasposte entro il 2009, il presente regolamento richiede unicamente disposizioni transitorie riguardanti l'età minima del personale viaggiante.

(31) Il regolamento (CEE) n. 3821/85 dovrebbe essere modificato allo scopo di precisare talune disposizioni specifiche relative alle imprese di trasporto e ai conducenti, accrescere la certezza delle regole e agevolare le verifiche sull'osservanza delle norme in materia di periodi di guida e di riposo ai punti di controllo stradali.

(32) Ai fini della certezza del diritto, occorre altresì modificare il regolamento (CEE) n. 3821/85 per quanto riguarda le nuove date fissate per l'introduzione del tachigrafo digitale e la disponibilità della carta del conducente.

(33) Con l'introduzione di un dispositivo di registrazione conformemente al regolamento (CE) n. 2135/98 e pertanto con la registrazione elettronica delle attività del conducente sulla sua scheda per un periodo di ventotto giorni e del veicolo per un periodo di 365 giorni, si consentirà in futuro un controllo più rapido e ampio su strada.

(34) La direttiva 88/599/CEE prescrive per i controlli su strada unicamente il controllo dei tempi di guida giornalieri, dei periodi di riposo giornalieri e delle interruzioni. Con l'introduzione di un sistema di registrazione digitale, i dati del conducente e del veicolo vengono memorizzati elettronicamente e potranno essere valutati elettronicamente in loco. Ciò dovrebbe, nel tempo, consentire un controllo semplice dei periodi di riposo giornalieri, regolari e ridotti, dei periodi di riposo settimanali, regolari e ridotti, nonché dei riposi ottenuti quale compensazione.

(35) L'esperienza indica che l'osservanza delle disposizioni del presente re-

golamento, e in particolare del tempo di guida massimo prescritto su un lasso di tempo di due settimane, può essere garantita solo se vengono eseguiti controlli stradali efficaci ed effettivi in relazione all'intero lasso di tempo.

(36) L'applicazione delle disposizioni giuridiche relative al tachigrafo digitale dovrebbe essere coerente con il presente regolamento al fine di garantire un'efficacia ottimale in materia di monitoraggio e di applicazione di talune disposizioni in materia sociale relative ai trasporti stradali.

(37) Per ragioni di chiarezza e razionalizzazione, è opportuno abrogare il regolamento (CEE) n. 3820/85 e sostituirlo con il presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

1. Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada.

2. 1. Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:

a) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate; oppure a *bis*) dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internaziona-

le o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate; oppure

b) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine.

2. Il presente regolamento si applica, a prescindere dal paese in cui il veicolo è immatricolato, al trasporto su strada effettuato:

a) esclusivamente all'interno della Comunità; o

b) fra la Comunità, la Svizzera e i paesi che sono parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

3. L'AETR si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto internazionale su strada che si svolgono in parte al di fuori delle zone di cui al precedente paragrafo 2, ai:

a) veicoli immatricolati nella Comunità o in Stati che sono parte dell'AETR, per la totalità del tragitto;

b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETR, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETR;

Le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle del presente regolamento, affinché le disposizioni principali del presente regolamento si applichino, attraverso l'AETR, a tali veicoli per la parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità.

3. Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;

a bis) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per:

i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o

ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente, solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;

b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;

c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;

d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;

e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;

f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;

g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;

h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;

h bis) veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimor-

chi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;

i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci.

4. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

a) «trasporto su strada»: qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci;

b) «veicolo»: veicoli a motore, trattori, rimorchi o semirimorchi ovvero una combinazione di questi veicoli, ove con tali termini si intende:

– «veicolo a motore»: qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, normalmente adibito al trasporto di passeggeri o di merci,

– «trattore»: qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, concepito in particolare per tirare, spingere o azionare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine,

– «rimorchio»: qualsiasi mezzo di trasporto destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore o ad un trattore,

– «semirimorchio»: un rimorchio privo di assale anteriore, collegato in maniera che una parte considerevole del peso di detto rimorchio e del suo carico sia sostenuta dal trattore o dal veicolo a motore;

c) «conducente»: chiunque sia ad-

detto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo nel contesto delle proprie mansioni per poterlo, all'occorrenza, guidare;

d) «interruzione»: ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo;

e) «altre mansioni»: le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida», ai sensi dell'articolo 3, lettera *a)* della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti;

f) «riposo»: ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;

g) «periodo di riposo giornaliero»: il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il «periodo di riposo giornaliero regolare» sia il «periodo di riposo giornaliero ridotto»:

- «periodo di riposo giornaliero regolare»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione,

- «periodo di riposo giornaliero ridotto»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore;

h) «periodo di riposo settimanale»: periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il «periodo di riposo settimanale regolare» sia il «periodo di riposo settimanale ridotto»:

- «periodo di riposo settimanale

regolare»: ogni tempo di riposo di almeno 45 ore;

- «periodo di riposo settimanale ridotto»: ogni tempo di riposo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto, nel rispetto di quanto stabilito all'articolo 8, paragrafo 6, a una durata minima di 24 ore continuative;

i) «settimana»: il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica;

j) «tempo di guida»: la durata dell'attività di guida registrata:

- automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito all'allegato I e all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85; o

- manualmente come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

k) «periodo di guida giornaliero»: il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;

l) «periodo di guida settimanale»: il periodo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana;

m) «massa massima ammissibile»: la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;

n) «servizio regolare passeggeri»: i «servizi regolari» e i «servizi regolari specializzati» quali definiti all'articolo 2, punti 2), e 3) rispettivamente, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (1), nazionali o internazionali;

n bis) «servizio occasionale passeggeri»: i «servizi occasionali» quali definiti all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009, nazionali o internazionali;

o) «multipresenza»: si parla di multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi

di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza di un secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria;

p) «impresa di trasporto»: persona fisica o giuridica, associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o altro organismo ufficiale, dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un organismo che ne è dotato, che effettua trasporti su strada, sia per conto terzi che per conto proprio.

q) «periodo di guida»: il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato;

r) «trasporto non commerciale»: qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.

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

CAPO II

PERSONALE VIAGGIANTE, TEMPI DI GUIDA, INTERRUZIONI E PERIODI DI RIPOSO

5. 1. L'età minima dei conducenti è fissata a 18 anni.

sata a 18 anni.

2. L'età minima degli assistenti alla guida è fissata a 18 anni. Ogni Stato membro può tuttavia ridurre l'età minima degli assistenti alla guida a 16 anni, purché:

a) il trasporto sia effettuato in un unico Stato membro ed entro un raggio di 50 km dalla base operativa del veicolo, ivi compresi i comuni il cui centro si trova entro tale raggio;

b) la riduzione dell'età minima miri alla formazione professionale; e

c) nel rispetto dei limiti fissati in materia d'occupazione dalle disposizioni nazionali dello Stato membro.

6. 1. Il periodo di guida giornaliero non deve superare 9 ore.

Il periodo di guida giornaliero può tuttavia essere esteso fino a 10 ore, non più di due volte nell'arco della settimana.

2. Il periodo di guida settimanale non deve superare 56 ore e non deve superare l'orario di lavoro massimo di cui alla direttiva 2002/15/CE.

3. Il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 ore.

4. I periodi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i periodi passati alla guida sia nella Comunità che nei paesi terzi.

5. Il conducente registra fra le «altre mansioni» i periodi di cui all'articolo 4, lettera *e*), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché «i tempi di disponibilità», di cui all'articolo 3, lettera *b*), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera *b*), punto iii), del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

7. Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente osserva un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti: le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.

8. 1. I conducenti rispettano i periodi di riposo giornalieri e settimanali.

2. I conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno 9 ore ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un riposo giornaliero ridotto.

2 bis. A condizione che la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti non siano compromesse, i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore possono derogare al paragrafo 2, primo comma, effettuando il periodo di

riposo giornaliero una volta entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale di trasporto passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore. Il ricorso a tale deroga non pregiudica l'orario di lavoro massimo ai sensi della normativa applicabile

3. Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

4. I conducenti non possono effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.

5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 2, in caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.

6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

- a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure
- b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore.

Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.

In deroga al primo comma, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi

di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che il conducente effettui trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente.

6 bis. In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri, può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:

a) (Soppressa);

b) dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:

i) due regolari periodi di riposo settimanale; oppure

ii) un periodo regolare di riposo settimanale ed un periodo ridotto di riposo settimanale di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un equivalente periodo di riposo ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;

c) dopo il 1° gennaio 2014, il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conformemente ai requisiti dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85; nonché

d) dopo il 1° gennaio 2014, in caso di guida tra le 22:00 e le 6:00, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di cui all'articolo 7 sia ridotto a tre ore.

La Commissione sorveglia con attenzione il ricorso a detta deroga al fine di garantire che siano rispettate condizioni molto rigorose di sicurezza stradale, in particolare controllando che il tempo di guida complessivamente accumulato durante il periodo coperto dalla deroga non sia eccessivo. Entro il 4 dicembre 2012, la Commissione elabora una rela-

zione in cui valuta le conseguenze della deroga per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli aspetti sociali. Qualora lo ritenga opportuno, la Commissione propone le relative modifiche al presente regolamento.

La Commissione esamina le opzioni per la digitalizzazione del foglio di viaggio di cui all'articolo 16, paragrafo 4, nel contesto dei più ampi sforzi di digitalizzazione nel settore del trasporto su strada.

6 ter. Ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti a norma del paragrafo 6, terzo comma, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.

7. Qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto è attaccato a un altro periodo di riposo di almeno 9 ore.

8. I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.

8 bis. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro

luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma del paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo.

9. Un periodo di riposo settimanale che cade in due settimane può essere conteggiato in una delle due, ma non in entrambe.

10. Entro il 21 agosto 2022 la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio se possono essere adottate norme più adeguate per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri, ai sensi dell'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009.

8 bis. 1. La Commissione provvede affinché i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette. La Commissione pubblica un elenco di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia:

- prevenzione e rilevamento delle intrusioni;
- illuminazione e visibilità;
- punto di contatto e procedure in casi di emergenza;

- servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere;
- possibilità di acquisto di cibo e bevande;
- connessioni che permettono la comunicazione;
- alimentazione elettrica.

L'elenco di tali aree di parcheggio è pubblicato su un sito web ufficiale unico, regolarmente aggiornato.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 *bis* per definire norme che forniscano ulteriori dettagli circa il livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di cui al paragrafo 1 e le procedure riguardanti la certificazione delle aree di parcheggio.

3. Tutte le aree di parcheggio che sono state certificate possono recare indicazione di tale certificazione, conformemente alle norme e alle procedure dell'Unione.

In conformità dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, gli Stati membri devono incoraggiare la creazione di spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada.

4. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture di parcheggio sicure, nonché circa lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette certificate conformemente agli atti delegati di cui al paragrafo 2. Tale relazione può contenere un elenco di misure volte ad accrescere il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e protette.

9. 1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più

di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o di riposo settimanale ridotto è messa a disposizione del conducente una cabina letto, una branda o una cuccetta. er quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario soltanto se:

- a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e
- b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.

2. Il tempo impiegato dal conducente per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nell'ambito di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, branda o cuccetta.

3. Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, è considerato come «altre mansioni».

9 bis. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri. Detta relazione è incentrata, in particolare, sull'impatto potenziale di tali sistemi sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Tale relazione è corredata, se

del caso, di una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.

CAPO III

RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI TRASPORTO

10. 1. È vietato alle imprese di trasporto offrire ai conducenti, siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione della stessa, ogni forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.

2. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti di cui al precedente paragrafo in modo che essi possano rispettare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento. Le imprese di trasporto forniscono ai conducenti le opportune istruzioni ed effettuano controlli regolari per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento.

3. Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

Fatto salvo il diritto degli Stati membri di considerare le imprese di trasporto pienamente responsabili, detti Stati membri possono subordinare tale responsabilità all'infrazione dei paragrafi 1 e 2 da parte dell'impresa. Gli Stati membri possono tener conto di ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa.

4. Le imprese, i caricatori, gli spedi-

zionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurano che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi al presente regolamento.

5.

a) Un'impresa di trasporto che utilizza veicoli dotati di apparecchi di controllo in conformità dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 e che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento:

i) garantisce che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo e dalla carta del conducente secondo la frequenza stabilita dallo Stato membro, e che siano trasferiti con maggiore frequenza affinché vengano trasferiti tutti i dati relativi alle attività intraprese dall'impresa, o per conto della stessa;

ii) garantisce che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederlo, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali dell'impresa;

b) Nel presente paragrafo, il termine «trasferimento» corrisponde alla definizione di cui all'allegato IB, capo I, lettera s), del regolamento (CEE) n. 3821/85.

c) Il periodo massimo entro il quale i dati pertinenti sono trasferiti ai sensi della precedente lettera a), punto i) è stabilito dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

CAPO IV DEROGHE

11. Gli Stati membri possono stabilire interruzioni e periodi di riposo minimi

superiori o periodi di guida massimi inferiori a quelli fissati negli articoli da 6 a 9 per i trasporti su strada effettuati integralmente sul loro territorio. Così facendo gli Stati membri tengono conto di pertinenti contratti collettivi o altri accordi conclusi tra le parti sociali. Tuttavia le disposizioni del presente regolamento rimangono applicabili ai conducenti nell'ambito di operazioni di trasporto internazionale.

12. A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali, il conducente può altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.

Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di con-

trollo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo, o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

13. 1. Purché ciò non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1, ogni Stato membro può concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 e subordinarle a condizioni individuali, per il suo territorio o, con l'accordo degli Stati interessati, per il territorio di altri Stati membri, applicabili ai trasporti effettuati impiegando:

a) veicoli di proprietà delle autorità pubbliche, o da queste noleggiati senza conducente, e destinate ad effettuare servizi di trasporto che non fanno concorrenza a imprese private di trasporto;

b) veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per trasporto di merci nell'ambito della loro specifica attività professionale entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa;

c) trattori agricoli e forestali utilizzati per attività agricole o forestali entro un raggio di 100 km dal luogo dove è basata l'impresa che è proprietaria del veicolo o l'ha preso a noleggio o in leasing;

d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qua-

lità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

Tali veicoli sono utilizzati solamente entro un raggio di dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2 300 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e che non confinino con nessun altro Stato membro;

f) veicoli elettrici o alimentati a gas liquido o naturale, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, non superiore a 7,5 tonnellate e impiegati entro un raggio di 50 km dal luogo ove è basata l'impresa;

g) veicoli adibiti a scuola guida per l'ottenimento della patente di guida o dell'attestato di idoneità professionale e per il relativo esame, purché non utilizzati per il trasporto di persone o di merci a fini di lucro;

h) veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di raccolta e smaltimento dei rifiuti domestici a domicilio, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;

i) veicoli da 10 a 17 posti utilizzati esclusivamente per il trasporto di passeggeri senza fini commerciali;

j) veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;

k) veicoli progettuali mobili dotati di attrezzature speciali, essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici;

l) veicoli impiegati per la raccolta del

latte nelle fattorie e/o la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale;

m) veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e/o valori;

n) veicoli adibiti al trasporto di rifiuti di animali o di carcasse non destinate al consumo umano;

o) veicoli impiegati esclusivamente su strade all'interno di centri di smistamento quali porti, interporti e terminali ferroviari;

p) veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a >M2 cento km <;

q) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine per l'edilizia per un'impresa edile entro un raggio di 100 km al massimo dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.

2. Gli Stati membri informano la Commissione delle deroghe concesse in base al paragrafo 1; la Commissione provvede a informarne gli altri Stati membri.

3. A condizione di non pregiudicare gli obiettivi di cui all'articolo 1 e di tutelare opportunamente i conducenti, uno Stato membro, previa approvazione da parte della Commissione, può concedere sul suo territorio deroghe di importanza minore al presente regolamento per i veicoli utilizzati in zone prestabilite con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato, nei casi seguenti:

- servizi regolari nazionali di trasporto passeggeri, i cui orari siano confermati dalle autorità (in tal caso possono essere permesse unicamente le deroghe relative alle interruzioni); e
- operazioni nazionali di trasporto merci su strada, per conto proprio o di al-

tri, che non hanno impatto sul mercato unico e sono necessarie per mantenere alcuni settori dell'industria sul territorio interessato, ove le disposizioni di deroga del presente regolamento impongono un raggio massimo di 100 km.

Il trasporto su strada ai fini di tale deroga può comprendere un transito ad una zona con una densità di popolazione pari o superiore a 5 persone per chilometro quadrato per terminare o iniziare il viaggio. La natura e la portata di tali misure devono essere proporzionate.

14. 1. Gli Stati membri, previa autorizzazione della Commissione, possono derogare all'applicazione delle disposizioni degli articoli da 6 a 9 per i trasporti effettuati in circostanze eccezionali, purché la deroga non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1.

2. In casi urgenti, nel contesto di circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite motivazioni. La Commissione pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico.

3. La Commissione informa gli altri Stati membri di ogni deroga concessa in base al presente articolo.

15. Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera *a)*, gli Stati membri provvedono all'adozione di norme nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle pertinenti norme nazionali applicabili a tali conducenti.

CAPO V

PROCEDURE DI CONTROLLO E SANZIONI

16. 1. Qualora non risulti installato nel veicolo l'apparecchio di controllo previsto dal regolamento (CEE) n. 3821/85, i paragrafi 2 e 3 del presente articolo si applicano:

- a) ai servizi regolari passeggeri, in ambito nazionale; e
- b) ai servizi regolari passeggeri, in ambito internazionale, i cui capolinea si trovano a non più di 50 km in linea d'aria dalla frontiera fra due Stati membri e che effettuano complessivamente un percorso non superiore a 100 km.

2. L'impresa di trasporto tiene un orario di servizio e un registro di servizio dal quale debbono risultare, per ciascun conducente, nome, sede di assegnazione nonché l'orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.

Ogni conducente addetto ad un servizio di cui al paragrafo 1 è munito di un estratto del registro di servizio e di una copia dell'orario di servizio.

3. Il registro di servizio:

- a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;
- b) è firmato dal titolare dell'impresa di trasporto o da un suo delegato;
- c) è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce; su richiesta dell'interessato l'impresa dà al conducente un estratto del registro di servizio; ed
- d) è presentato e consegnato su richiesta di un addetto autorizzato.

17. 1. Per permettere alla Commissione di elaborare una relazione biennale sull'attuazione da parte degli Stati membri del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85, nonché sull'evoluzione dei settori considerati,

gli Stati membri comunicano alla Commissione le necessarie informazioni, utilizzando il formulario tipo stabilito dalla decisione 93/173/CEE.

2. Le informazioni devono essere trasmesse alla Commissione entro il 30 settembre dell'anno successivo al biennio cui la relazione si riferisce.

3. Detta relazione indica in che misura si sia fatto ricorso alle disposizioni di deroga di cui all'articolo 13.

4. La Commissione trasmette la relazione al Consiglio e al Parlamento europeo entro tredici mesi dalla scadenza del biennio cui questa si riferisce.

17 *bis*. Entro il 31 dicembre 2028 la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze delle disposizioni di cui al presente regolamento relative al settore dei servizi di trasporto occasionale di passeggeri riguardo alla sicurezza stradale e agli aspetti sociali, in particolare le condizioni di lavoro dei conducenti. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Se lo ritiene opportuno, la Commissione presenta pertinenti proposte legislative.

18. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie all'attuazione del presente regolamento.

19. 1. Gli Stati membri stabiliscono norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive e proporzionate alla gravità delle infrazioni, come indicato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri

notificano tali norme e misure alla Commissione, come pure il metodo e i criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Essi provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e misure nonché delle eventuali modifiche. La Commissione si assicura che tali informazioni siano pubblicate in un sito web pubblico dedicato in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri.

2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a imporre una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 165/2014 rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

In via eccezionale, allorché viene constatata un'infrazione:

- che non è stata commessa sul territorio dello Stato membro interessato, e
- che è stata commessa da un'impresa stabilita o da un conducente la cui sede di lavoro è situata in un altro Stato membro o in un paese terzo, fino al 1° gennaio 2009 uno Stato membro, anziché imporre una sanzione, può notificare l'infrazione all'autorità competente dello Stato membro o del paese terzo in cui l'impresa è stabilita o il conducente ha la sua sede di lavoro.

3. Allorché uno Stato membro avvia procedimenti o infligge una sanzione per una particolare infrazione, esso fornisce per iscritto al conducente le debite prove.

4. Gli Stati membri provvedono affinché un sistema di sanzioni proporzionate, che possono includere sanzioni pecuniarie, si applichi nei casi di inosservanza del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 3821/85 da parte

delle imprese o dei caricatori, spedizionieri, operatori turistici, capifila, subappaltatori e agenzie di collocamento conducenti ad esse associati.

20. 1. Il conducente conserva le prove fornite da uno Stato membro relative a sanzioni o all'avvio di procedimenti per un periodo di tempo sufficiente ad evitare che la medesima infrazione del presente regolamento sia soggetta ad un secondo procedimento o sanzione conformemente alle disposizioni del presente regolamento.

2. Il conducente presenta le prove di cui al paragrafo 1 su richiesta.

3. Il conducente che presti la propria attività presso diverse imprese di trasporto è tenuto a fornire a ciascuna di esse le informazioni necessarie per garantire il rispetto delle disposizioni del capo II.

21. Per affrontare i casi in cui uno Stato membro ritenga che vi sia stata una violazione del presente regolamento tale da poter chiaramente compromettere la sicurezza stradale, lo Stato membro dà potere all'autorità competente di procedere al fermo del veicolo in questione fino alla rimozione della causa della violazione. Gli Stati membri possono obbligare il conducente ad osservare un periodo di riposo giornaliero. Gli Stati membri, se del caso, possono inoltre ritirare, sospendere o limitare la licenza dell'impresa qualora essa sia stabilita nello Stato membro in questione o ritirare, sospendere o limitare la patente di guida del conducente. La Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2, sviluppa orientamenti volti a promuovere un'applicazione armonizzata delle disposizioni del presente articolo.

22. 1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione tra loro e si prestano reciproca assistenza senza indebito ri-

tardo per facilitare l'applicazione sistematica del presente regolamento e la sua effettiva esecuzione, in conformità delle prescrizioni di cui all'articolo 8 della direttiva 2006/22/CE.

2. Le competenti autorità degli Stati membri si comunicano periodicamente le informazioni disponibili concernenti:

- a) le violazioni delle disposizioni del capo II commesse da non residenti e le eventuali sanzioni applicate;
- b) eventuali sanzioni applicate da uno Stato membro ai propri residenti per tale genere di violazioni commesse in altri Stati membri;
- c) altre informazioni specifiche, tra cui il fattore di rischio dell'impresa, che possono avere conseguenze sul rispetto del presente regolamento.

3. Gli Stati membri inviano periodicamente informazioni pertinenti sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del presente regolamento alla Commissione, che mette tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri in forma elettronica.

3 bis. Ai fini dello scambio di informazioni nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri ricorrono agli organismi di collegamento intracomunitario, designati a norma dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE.

3 ter. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

4. La Commissione facilita il dialogo tra gli Stati membri in materia di interpretazione e applicazione nazionali del presente regolamento per il tramite del comitato di cui all'articolo 24, paragrafo 1.

23. La Comunità intraprende con i paesi terzi i negoziati che risultassero necessari per l'applicazione del presente regolamento.

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

condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2020.

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

24. – 1. La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

25. – 1. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione:

- a) procede all'esame dei casi in cui sussistono differenze nelle modalità di attuazione ed esecuzione delle disposizioni del presente regolamento, in particolare sui periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo;
- b) chiarisce le disposizioni del presente regolamento al fine di favorire un approccio comune.

2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1, lettera b), la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono approcci comuni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.

CAPO VI DISPOSIZIONI FINALI

26. Il regolamento (CEE) n. 3821/85 è modificato come segue:

1) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Articolo 2

Ai fini del presente regolamento vengono applicate le definizioni figuranti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizio-

ni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98.

2) All'articolo 3, i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. L'apparecchio di controllo è montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro, ad eccezione dei veicoli elencati all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 561/2006. I veicoli di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 e i veicoli che erano stati esonerati dal campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 ma che non lo sono più ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006 dispongono di un periodo fino al 31 dicembre 2007 per conformarsi a tale requisito.

2. Gli Stati membri possono esonerare i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3 del regolamento (CE) n. 561/2006 dall'applicazione del presente regolamento.

3. Previa autorizzazione della Commissione, gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto di cui all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 561/2006.»

3) All'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'impresa conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti i tabulati per conformarsi all'articolo 15, paragrafo 1, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa fornisce altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono e gli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo.»

4) L'articolo 15 è modificato come segue:
 – Al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

«Ove la carta del conducente sia danneggiata, non funzioni correttamente o non sia in possesso del conducente, quest'ultimo deve:

a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato dal conducente, inserendo su tale tabulato:

i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;

ii) i periodi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d).

b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio di controllo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.»

– Al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i periodi di tempi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d), devono:


a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato I, essere inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure


b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essere inseriti sulla

carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Se vi è più di un conducente a bordo del veicolo munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essi provvedono a inserire le loro carte di conducente nella fessura giusta del tachigrafo.»

– Al paragrafo 3, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

«b) "altremansioni", ossia attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, ed anche altre attività per lo stesso o un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti, devono essere registrate sotto il simbolo .

c) "i tempi di disponibilità" secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE devono essere anch'essi registrati sotto tale simbolo .

– Il paragrafo 4 è abrogato.

– Il paragrafo 7 è sostituito dal seguente: «7.

a) Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

i) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei quindici giorni precedenti,

ii) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta, e

iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

Tuttavia, dopo il 1° gennaio 2008, i periodi di tempo di cui ai punti i) e iii)

comprenderanno la giornata in corso e i ventotto giorni precedenti.

b) Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato IB, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

- i) la carta di conducente di cui è titolare,
- ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006, e
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I.

Tuttavia, dopo il 1° gennaio 2008, i periodi di tempo di cui al punto ii) comprenderanno la giornata in corso e i ventotto giorni precedenti.

c) Un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni quali quelle di cui all'articolo 16, paragrafi 2 e 3.» (1)

(1) Il Reg. (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada è stato abrogato dal Reg. (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada.

27. Il regolamento (CE) n. 2135/98 è modificato come segue:

1. All'articolo 2, paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«1.

a) Dal ventesimo giorno successivo alla pubblicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 (*3), i veicoli immessi in circolazione per la prima volta dovranno essere muniti di un apparecchio di controllo conforme alle disposizioni di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. All'articolo 2, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per poter rilasciare le carte del conducente entro il ventesimo giorno dopo il giorno di pubblicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.» (1)

(1) Il Reg. (CE) n. 2135/98 del Consiglio del 24 settembre 1998 di modifica al Reg. (CEE) n. 3821/85 è da ritenersi implicitamente abrogato dal Reg. (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada.

28. Il regolamento (CEE) n. 3820/85 è abrogato e sostituito dal presente regolamento.

Ciò nondimeno, i paragrafi 1, 2 e 4 dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3820/85 continuano ad essere di applicazione sino alle date stabilite dall'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2003/59/CE.

29. Il presente regolamento entra in vigore l'11 aprile 2007, ad eccezione dell'articolo 10, paragrafo 5, dell'articolo 26, paragrafi 3 e 4, e dell'articolo 27, che entrano in vigore il 10 maggio 2006.

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

Fatto a Strasburgo, addì 15 marzo 2006.

**Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
del 15 marzo 2006
sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE)
n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE
relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su
strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio¹**

1. Oggetto. La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2. Sistemi di controllo. – 1. Gli Stati membri istituiscono un sistema di controlli adeguati e regolari dell'applicazione corretta e coerente, ai sensi dell'articolo 1, sia su strada che nei locali delle imprese di tutte le categorie di trasporti. I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva

2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.

Gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia nazionale di controllo. A tal fine, gli Stati membri possono designare un organismo di coordinamento per gli interventi svolti ai sensi degli articoli 4 e 6. In tal caso ne informano la Commissione e gli altri Stati membri.

2. Se ciò ancora non avviene, entro il 1° maggio 2007 gli Stati membri conferiscono alle autorità preposte ai controlli tutte le adeguate competenze giuridiche necessarie per poter svolgere correttamente i compiti di ispezione che loro incombono in forza della presente direttiva.

¹ Pubblicata in G.U.U.E. L 102 dell'11 aprile 2006. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dalla Direttiva 2009/4/CE della Commissione del 23 gennaio 2009, dalla Direttiva 2009/5/CE della Commissione del 30 gennaio 2009, dal Reg (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016, dalla Direttiva (UE) 2020/1057 del 15 luglio 2020 e dalla Direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione del 14 marzo 2024.

3. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. 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 al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove che risultano essere mancanti a bordo; ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche.

Dal 1° gennaio 2012, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, aumentare la percentuale minima al 4 %, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare tale decisione, la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

Almeno il 15 % del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 30 % nei locali delle imprese. Dopo il 1° gennaio 2008 almeno il 30 % del numero totale dei giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 % nei locali delle imprese.

3 *bis*. Ciascuno Stato membro organizza i controlli del rispetto della direttiva 2002/15/CE, tenendo conto del sistema di classificazione del rischio previsto all'articolo 9 della presente direttiva. Tali controlli sono effettuati nei confronti di un'impresa di cui uno o più conducenti abbiano ripetutamente o gravemente violato i regolamenti (CE) n. 561/2006

o (UE) n. 165/2014.

4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati, nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, e indica se siano stati trasportati passeggeri o merci.

3. Statistiche. Gli Stati membri si assicurano che le statistiche relative ai controlli effettuati a norma dell'articolo 2, paragrafi 1 e 3, siano ripartite nelle seguenti categorie:

a) per quanto riguarda i controlli su strada:

i) tipo di strada, ossia se si tratta di autostrada, strada statale o secondaria, e paese in cui è stato immatricolato il veicolo sottoposto a controllo, per evitare discriminazioni;

ii) tipo di tachigrafo: analogico o digitale;

b) per quanto riguarda i controlli nei locali delle imprese:

i) tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi;

ii) dimensioni del parco veicoli dell'impresa;

iii) tipo di tachigrafo: analogico o digitale.

Le statistiche suddette sono presentate ogni due anni alla Commissione e pubblicate in una relazione.

Le autorità competenti degli Stati membri conservano i dati rilevati nell'anno precedente.

Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati, ri-

spettivamente, nei locali delle imprese e nei confronti dei conducenti su strada. La Commissione, se necessario, chiarisce ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le definizioni delle categorie di cui alle lettere *a*) e *b*) del primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

4. Controlli su strada. – 1. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo.

2. Gli Stati membri provvedono a che:

a) siano adottate disposizioni sufficienti per disporre posti di blocco su strade esistenti e progettate o nelle loro vicinanze e che, ove necessario, le stazioni di servizio e altri luoghi sicuri lungo le autostrade possano fungere da posti di blocco;

b) i controlli vengano effettuati seguendo un criterio di rotazione casuale, con un adeguato equilibrio geografico.

3. I punti da verificare nei controlli su strada sono indicati nella parte A dell'allegato I. Se la situazione lo richiede, i controlli possono concentrarsi su un punto specifico.

4. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2, i controlli su strada sono eseguiti senza discriminazioni. In particolare, i funzionari incaricati dell'applicazione della normativa non possono operare alcuna discriminazione fondata sui seguenti motivi:

a) paese di immatricolazione del veicolo;

b) paese di residenza del conducente;

c) paese di stabilimento dell'impresa;

d) punto di partenza e destinazione del viaggio;

e) tipo di tachigrafo: analogico o digitale.

5. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa dispongono di:

a) un elenco dei principali punti da sottoporre a controllo, quali indicati nella parte A dell'allegato I;

b) una strumentazione standard di controllo, quale indicata nell'allegato II.

6. Se in uno Stato membro gli accertamenti effettuati al momento del controllo su strada del conducente di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro danno motivo di ritenere che siano state commesse infrazioni non verificabili durante il controllo per mancanza dei dati necessari, le autorità competenti degli Stati membri interessati si prestano reciproca assistenza per chiarire la situazione.

5. Controlli concertati. Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese.

Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.

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

2. I controlli nei locali delle imprese comprendono i punti elencati nelle parti A e B dell'allegato I.

3. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa dispongono di:

a) un elenco dei principali punti da sottoporre a controllo, quali indicati nelle parti A e B dell'allegato I;

b) una strumentazione standard di

controllo, quale indicata nell'allegato II. 4. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa in un determinato Stato membro tengono conto, nel corso dei controlli, di tutte le informazioni fornite dall'organismo di collegamento designato di qualsiasi altro Stato membro, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, relativamente alle attività svolte dall'impresa in quest'ultimo Stato membro.

5. Ai fini dei paragrafi da 1 a 4, i controlli che le autorità competenti effettuano nei propri locali in base ai documenti o ai dati pertinenti trasmessi, su loro richiesta, dalle imprese, hanno lo stesso valore dei controlli effettuati nei locali delle imprese.

7. Collegamento intracomunitario.

-1. Gli Stati membri designano un organismo avente le seguenti funzioni:

a) assicurare il coordinamento con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri coinvolti nelle azioni intraprese ai sensi dell'articolo 5;

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

c) fungere da organismo principale di riferimento per le autorità competenti di altri Stati membri, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6;

d) garantire lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 8 della presente direttiva per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.

L'organismo è rappresentato in seno al comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'avvenuta designazione dell'organismo. La Commissione li comunica agli altri Stati membri.

3. Lo scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusiva-

mente, tramite il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e tutti gli altri organismi che la Commissione può designare mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

8. Scambio di informazioni. - 1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:

a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;

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

2. Uno Stato membro fornisce le informazioni richieste da un altro Stato membro a norma del paragrafo 1, lettera *b)*, entro 25 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono solo la mera consultazione di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi. Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dalla data di ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente è tenuto a motivare la richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di motivare la richiesta, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che ha ricevuto la richiesta.

Laddove sia difficoltoso o impossibile dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta

e spiega i motivi a debita giustificazione di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni al fine di trovare una soluzione.

In caso di ritardi persistenti nella trasmissione delle informazioni allo Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato, la Commissione ne è informata e adotta le misure appropriate.

3. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio. Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

9. Sistema di classificazione del rischio.

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

Entro il 2 giugno 2021 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa. Tale formula comune prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizzi il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.

2. Le imprese che presentano un fatto-

re di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III.

Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 *bis* della presente direttiva, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

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

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

5. Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri mettono a disposizione delle autorità competenti di altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio direttamente accessibile tramite i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 di tale regolamento.

10. Relazione. Entro il 1° maggio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che analizza le sanzioni previste dalle legislazioni degli Stati membri per le infrazioni gravi.

11. Migliori prassi. – 1. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2. Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.

2. Gli Stati membri organizzano programmi congiunti di formazione sulle migliori prassi, da svolgersi almeno una volta all'anno, e promuovono scambi di personale, aventi luogo almeno una volta all'anno, tra il proprio organismo di collegamento intracomunitario e quelli di altri Stati membri.

3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di «altre mansioni», quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, ivi compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve avere luogo, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.

4. Gli Stati membri provvedono affinché gli agenti responsabili dei controlli ricevano una formazione adeguata all'espletamento dei loro compiti.

12. Procedura di comitato. – 1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il

progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

13. Misure di esecuzione. La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, misure di esecuzione aventi, in particolare, gli obiettivi seguenti:

a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;

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

c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2, della presente direttiva.

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

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

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

15 bis. Esercizio della delega. – 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di

cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

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

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

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

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

16. Attuazione. – 1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° aprile 2007. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni, unitamente a una tabella di corrispondenza tra queste ultime e la presente direttiva. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

17. Abrogazione. - 1. La direttiva 88/599/CEE è abrogata.

2. riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

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

19. Destinatari. Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva

ALLEGATO I

Controlli su strada

Controlli nei locali delle imprese
(*Omissis*)

ALLEGATO II

Strumentazione standard da fornire alle unità di controllo
(*Omissis*)

ALLEGATO III

Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tempo di guida e di riposo)

**Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 21 ottobre n. 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 Consiglio¹**

**CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI**

1. Oggetto e ambito di applicazione. –

1. Il presente regolamento disciplina l'accesso alla professione di trasportatore su strada e l'esercizio della stessa.

2. Il presente regolamento si applica a tutte le imprese stabilite nella Comunità che esercitano la professione di trasportatore su strada. Si applica altresì alle imprese che intendono esercitare la professione di trasportatore su strada. I riferimenti alle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada sono intesi, se del caso, quali riferimenti anche alle imprese che intendono esercitarla.

3. Per quanto riguarda le regioni di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, gli Stati membri interessati possono adattare le condizioni da rispettare per esercitare la professione di trasportatore su strada, nella misura in cui le operazioni sono effettuate interamente in queste regioni da imprese in esse stabilite.

4. In deroga al paragrafo 2, il presente regolamento, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, non si applica:

a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento;

a bis) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;

b) alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti di passeggeri su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di passeggeri su strada come attività principale.

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 300 del 14 novembre 2009. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dal Reg. (UE) 2020/1055.

c) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada esclusivamente con veicoli a motore la cui velocità massima autorizzata non superi i 40 km/h.

Ai fini del primo comma, lettera b), qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri e non sia connesso a un'attività professionale, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali.

5. Gli Stati membri possono esentare, in tutto o in parte, dall'applicazione delle disposizioni del presente regolamento solo i trasportatori su strada che effettuano esclusivamente trasporti nazionali aventi soltanto una debole incidenza sul mercato dei trasporti, in considerazione:

- a) della natura della merce trasportata; ovvero
- b) della brevità dei percorsi.

2. Definizioni. Ai fini del presente regolamento, si intende per:

1) «professione di trasportatore di merci su strada», la professione di un'impresa che esegue, mediante veicoli a motore singoli oppure insieme di veicoli accoppiati, il trasporto di merci per conto di terzi;

2) «professione di trasportatore di persone su strada», la professione di un'impresa che, mediante autoveicoli atti, per costruzione e per attrezzatura, a trasportare più di nove persone, conducente compreso, e destinati a tal fine, esegue trasporti di persone con offerta al pubblico o a talune categorie di utenti, dietro corrispettivo versato dalla persona trasportata o dall'organizzatore del trasporto;

3) «professione di trasportatore su strada», la professione di trasportatore di persone su strada o la professione di

trasportatore di merci su strada;

4) «impresa», qualsiasi persona fisica, qualsiasi persona giuridica, con o senza scopo di lucro, qualsiasi associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o qualsiasi ente dipendente dall'autorità pubblica, dotato di personalità giuridica o dipendente da un'autorità dotata di personalità giuridica, che effettua trasporto di persone, oppure qualsiasi persona fisica o giuridica che effettua trasporto di merci a fini commerciali;

5) «gestore dei trasporti», qualsiasi persona fisica impiegata da un'impresa o, se l'impresa in questione è una persona fisica, questa persona o, laddove previsto, un'altra persona fisica designata da tale impresa mediante contratto, che gestisce in maniera effettiva e continuativa le attività di trasporto dell'impresa;

6) «autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada», la decisione amministrativa che autorizza un'impresa in possesso dei requisiti stabiliti dal presente regolamento ad esercitare la professione di trasportatore su strada;

7) «autorità competente»: un'autorità di uno Stato membro a livello nazionale, regionale o locale che, per autorizzare l'esercizio della professione di trasportatore su strada, verifica se un'impresa soddisfa i requisiti stabiliti dal presente regolamento e che ha il potere di concedere, sospendere o ritirare un'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada;

8) «Stato membro di stabilimento»: lo Stato membro in cui è stabilita l'impresa, indipendentemente dal paese di provenienza del gestore dei trasporti.

3. Requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada. - 1. Le imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada:

- a) hanno una sede effettiva e stabile in uno Stato membro;

- b)* sono onorabili;
- c)* possiedono un'adeguata idoneità finanziaria; e
- d)* possiedono l'idoneità professionale richiesta.

4. Gestore dei trasporti. – 1. L'impresa che esercita la professione di trasportatore su strada indica almeno una persona fisica, il gestore dei trasporti, che sia in possesso dei requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere *b)* e *d)*, e che:

- a)* diriga effettivamente e continuamente le attività di trasporto dell'impresa;
- b)* abbia un vero legame con l'impresa, essendo per esempio dipendente, direttore, proprietario o azionista, o l'amministratore o, se l'impresa è una persona fisica, sia questa persona; e
- c)* sia residente nella Comunità.

2. Se non soddisfa il requisito dell'idoneità professionale di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera *d)*, un'impresa può essere autorizzata dall'autorità competente ad esercitare la professione di trasportatore su strada senza un gestore dei trasporti designato ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, purché:

- a)* indichi una persona fisica residente nella Comunità che soddisfi i requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere *b)* e *d)*, e che sia abilitata, per contratto, ad esercitare le funzioni di gestore dei trasporti per conto dell'impresa;
- b)* il contratto che lega l'impresa alla persona di cui alla lettera *a)* precisi i compiti che questa deve svolgere effettivamente e continuamente e indichi le sue responsabilità in qualità di gestore dei trasporti. I compiti da precisare sono in particolare quelli riguardanti la gestione della manutenzione dei veicoli, la verifica dei contratti e dei documenti di trasporto, la contabilità di base, la distribuzione dei carichi e dei servizi ai conducenti e ai veicoli e la verifica

delle procedure di sicurezza;

- c)* la persona di cui alla lettera *a)* possa dirigere, in qualità di gestore dei trasporti, le attività di trasporto di un massimo di quattro imprese diverse esercitate con un parco complessivo comprendente al massimo cinquanta veicoli. Gli Stati membri possono decidere di ridurre il numero di imprese e/o le dimensioni del parco complessivo di veicoli che tale persona può gestire; e
- d)* la persona di cui alla lettera *a)* svolga i compiti precisati solo nell'interesse dell'impresa e le sue responsabilità siano esercitate indipendentemente da qualsiasi impresa per cui l'impresa svolge attività di trasporto.

3. Gli Stati membri possono decidere che, inoltre, un gestore dei trasporti designato ai sensi del paragrafo 1 non possa essere designato ai sensi del paragrafo 2 o solo in relazione a un numero limitato di imprese o a un parco di veicoli inferiore a quanto previsto al paragrafo 2, lettera *c)*.

4. L'impresa notifica all'autorità competente il gestore o i gestori dei trasporti designati.

CAPO II

CONDIZIONI DA RISPETTARE PER SODDISFARE I REQUISITI DI CUI ALL'ARTICOLO 3

5. Condizioni relative al requisito di stabilimento. – 1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera *a)*, nello Stato membro di stabilimento un'impresa:

- a)* dispone di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, in particolare i contratti di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i

documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto da parte dell'impresa delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

b) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza;

c) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla legislazione nazionale;

d) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, deve avere un numero di partita IVA valido;

e) una volta concessa l'autorizzazione, dispone di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa dello Stato membro in questione, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o detenuti ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;

f) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali di cui alla lettera a) situati in tale Stato membro e gestisce in modo efficace e continuativo le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera g) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;

g) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera e) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.

2. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che un'impresa disponga nello Stato membro di stabilimento:

a) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di personale amministrativo debitamente qualificato nei suoi locali o di un gestore dei trasporti reperibile durante il normale orario d'ufficio;

b) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di un'infrastruttura operativa diversa dalle attrezzature tecniche di cui al paragrafo 1, lettera f), nel territorio di tale Stato membro, compreso un ufficio aperto durante il normale orario d'ufficio.

6. Condizioni relative al requisito dell'onorabilità. – 1. Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo, gli Stati membri determinano le condizioni che l'impresa e i gestori dei trasporti devono rispettare per soddisfare il requisito dell'onorabilità di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b).

Nel determinare se un'impresa soddisfi tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento di tale impresa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessa-

ta eventualmente individuata dallo Stato membro.

Le condizioni di cui al primo comma prevedono almeno che:

a) non sussistano validi motivi che inducano a mettere in dubbio l'onorabilità del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporti, come condanne o sanzioni per eventuali infrazioni gravi della normativa nazionale in vigore nei seguenti settori:

- i) diritto commerciale;
- ii) legislazione in materia fallimentare;
- iii) condizioni di retribuzione e di lavoro della professione;
- iv) circolazione stradale;
- v) responsabilità professionale;
- vi) traffico di esseri umani o di droga; che,
- vii) diritto tributario; e

b) il gestore dei trasporti o l'impresa di trasporti non siano stati oggetto in uno o più Stati membri di grave condanna penale o di sanzione per infrazione grave della normativa comunitaria riguardante in particolare:

- i) i tempi di guida e di riposo dei conducenti, l'orario di lavoro, l'installazione e l'utilizzo di apparecchi di controllo;
- ii) i pesi massimi e le dimensioni massime dei veicoli commerciali nel traffico internazionale;
- iii) la qualificazione iniziale e la formazione continua dei conducenti;
- iv) l'idoneità a viaggiare su strada dei veicoli commerciali, compreso il controllo tecnico obbligatorio dei veicoli a motore;
- v) l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada ovvero l'accesso al mercato del trasporto di persone su strada;
- vi) la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada;
- vii) l'installazione e l'uso di limitatori di velocità per determinate categorie di veicoli;

- viii) le patenti di guida;
- ix) l'accesso alla professione;
- x) il trasporto degli animali;
- xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;
- xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali;
- xiii) il cabotaggio.

2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera *b)*, qualora sia stata inflitta al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporti in uno o più Stati membri una condanna per un reato 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 un procedimento amministrativo che includa, se del caso, un'ispezione in loco nei locali dell'impresa in questione.

Nel corso del procedimento amministrativo il gestore dei trasporti o gli altri rappresentanti legali dell'impresa di trasporto, a seconda dei casi, hanno il diritto di esporre le loro argomentazioni e spiegazioni.

Nel corso del procedimento amministrativo, l'autorità competente valuta se, a causa di particolari circostanze, la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata nel caso di specie. Nell'ambito di tale valutazione l'autorità competente tiene conto del numero di infrazioni gravi delle norme nazionali e dell'Unione, di cui al terzo comma del paragrafo 1, nonché del numero delle infrazioni più gravi della normativa dell'Unione stabilite all'allegato IV, per le quali al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporto sono state inflitte condanne o sanzioni. Tale constatazione è debitamente motivata e giustificata.

Se ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata, l'autorità competente decide che l'impresa in questione continua a possedere il requisito dell'onorabilità. I motivi di tale decisione sono

iscritti nel registro nazionale. Il numero di tali decisioni è indicato nella relazione di cui all'articolo 26, paragrafo 1. Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata rispetto all'infrazione, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.

2 *bis*. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera *b*), che, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Nello stabilire le priorità per i controlli a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto delle informazioni su tali infrazioni, comprese le informazioni ricevute da altri Stati membri.

A tal fine la Commissione:

- a) stabilisce le categorie e i tipi di infrazione che sono riscontrati con maggiore frequenza;
- b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base al potenziale rischio 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;
- c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di veicoli adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 25, paragrafo 3.

3. Il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera *b*), non si considera rispettato finché non sia stata adottata una misura di riabilitazione o un'altra misura di effetto equivalente a norma delle pertinenti disposizioni nazionali.

7. Condizioni relative al requisito dell'idoneità finanziaria. – 1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera *c*), un'impresa deve in ogni momento essere in grado 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 capitale e di riserve, per un valore di almeno:

- a) 9 000 EUR per il primo veicolo a motore utilizzato;
- b) 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate; e
- c) 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 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 superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate, dimostrano di disporre ogni anno di un capitale e di riserve, per un valore di almeno:

- a) 1 800 EUR per il primo veicolo utilizzato; e
- b) 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

Gli Stati membri possono esigere che le imprese stabilite nel loro territorio dimostrino di avere a disposizione per tali veicoli lo stesso valore in capitale e riserve previsti per i veicoli di cui al precedente comma. In tali casi, l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione, che

mette tali informazioni a disposizione del pubblico.

Ai fini del presente regolamento, il valore dell'euro è fissato ogni anno nelle valute degli Stati membri che non partecipano alla terza fase dell'unione economica e monetaria. Si applicano i tassi vigenti il primo giorno lavorativo di ottobre e pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Entrano in vigore il 1° gennaio dell'anno civile successivo.

Le voci contabili di cui al primo comma sono definite nella quarta direttiva 78/660/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1978, basata sull'articolo 54, paragrafo 3, lettera g), del trattato e relativa ai conti annuali di taluni tipi di società.

1 *bis*. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che l'impresa, il gestore dei trasporti, o qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dagli Stati membri, non abbia in essere debiti non personali nei confronti di organismi di diritto pubblico e non sia in stato di fallimento né oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione.

2. In deroga al paragrafo 1, l'autorità competente può convenire o esigere che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione stabilita dall'autorità competente, quale una garanzia bancaria o un'assicurazione, inclusa un'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o altri istituti finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, o altro documento vincolante, che fornisca una fideiussione in solido per l'impresa in relazione agli importi di cui al paragrafo 1.

2 *bis*. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati per l'anno di registrazione dell'impresa, 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 stabilito dall'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1.

3. I conti annuali di cui al paragrafo 1 e la garanzia di cui al paragrafo 2, che devono essere verificati, sono quelli del soggetto economico stabilito sul territorio dello Stato membro in cui è stata chiesta l'autorizzazione e non quelli di eventuali altri soggetti stabiliti in un altro Stato membro.

8. Condizioni relative al requisito dell'idoneità professionale. – 1.

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera d), la persona o le persone interessate possiedono le conoscenze corrispondenti al livello di cui all'allegato I, parte I, nelle materie ivi elencate. Tali conoscenze sono comprovate da un esame scritto obbligatorio che può essere integrato, se uno Stato membro decide in tal senso, da un esame orale. Gli esami sono organizzati in conformità dell'allegato I, parte II. A tal fine, gli Stati membri possono decidere di imporre una formazione preliminare all'esame.

2. Le persone interessate sostengono l'esame nello Stato membro in cui hanno la loro residenza normale o nello Stato membro in cui lavorano.

Per «residenza normale» si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia durante almeno 185 giorni l'anno, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso di una persona i cui legami professionali risultino in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che, pertanto, soggiorni alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia quella del luogo dei legami personali, purché tale persona vi ritorni regolarmente. Questa

condizione non è richiesta allorché la persona soggiorna in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata. La frequenza di un'università o di una scuola non implica il trasferimento della residenza normale.

3. Solo le autorità o gli organismi debitamente autorizzati a tal fine da uno Stato membro, secondo i criteri definiti dallo stesso, possono organizzare e certificare gli esami scritti e orali di cui al paragrafo 1. Gli Stati membri verificano periodicamente che le modalità secondo cui tali autorità od organismi organizzano gli esami siano conformi all'allegato I.

4. Gli Stati membri possono debitamente autorizzare, secondo criteri da essi definiti, gli organismi che offrono ai candidati una formazione di qualità elevata per prepararli agli esami e formazione continua per consentire ai gestori dei trasporti che lo desiderino di aggiornare le loro conoscenze. Detti Stati membri verificano periodicamente che tali organismi rispondano in ogni momento ai criteri sulla base dei quali sono stati autorizzati.

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 al paragrafo 1 siano sufficientemente informate dell'evoluzione del settore.

6. Gli Stati membri possono esigere che le persone che sono in possesso di un attestato di idoneità professionale ma che, nei cinque anni precedenti, non hanno diretto un'impresa di trasporti di merci su strada o un'impresa di trasporti di persone su strada effettuino una riqualificazione per aggiornare la loro conoscenza dei recenti sviluppi della legislazione di cui all'allegato I, parte I.

7. Uno Stato membro può dispensare dall'esame in determinate materie i titolari di taluni diplomi rilasciati nell'ambito dell'istruzione superiore o dell'istru-

zione tecnica nello Stato stesso, da esso specificamente designati a tal fine ed implicanti le conoscenze in tutte le materie elencate all'allegato I. La dispensa si applica solo alle sezioni della parte I dell'allegato I per le quali il diploma contempla tutte le materie elencate nel titolo di ogni sezione.

Uno Stato membro può dispensare da determinate parti degli esami i titolari di attestati di idoneità professionale validi per operazioni di trasporto nazionale nello Stato membro in questione.

8. Ai fini della prova dell'idoneità professionale è presentato un attestato rilasciato dall'autorità o dall'organismo di cui al paragrafo 3. L'attestato non è trasferibile ad altre persone. Esso è conforme agli elementi di sicurezza e al modello di attestato di cui agli allegati II e III ed è munito del sigillo dell'autorità o dell'organismo debitamente riconosciuto che lo ha rilasciato.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 *bis* al fine di modificare gli allegati I, II e III per adeguarli all'evoluzione del mercato e al progresso tecnico.

10. La Commissione incoraggia e facilita lo scambio di esperienze e di informazioni fra Stati membri o attraverso organismi da essa eventualmente designati in materia di formazione, esami e autorizzazioni.

9. Dispensa dall'esame. Gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa di trasporti di merci su strada o un'impresa di trasporti di persone su strada in uno o più Stati membri nei dieci anni precedenti il 4 dicembre 2009.

Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accop-

piati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.

CAPO III

AUTORIZZAZIONE E SORVEGLIANZA

10. Autorità competenti. – 1. Ogni Stato membro designa una o più autorità competenti per assicurare la corretta attuazione del presente regolamento. Dette autorità competenti sono incaricate di:

- a) istruire le domande presentate dalle imprese;
- b) autorizzare l'esercizio della professione di trasportatore su strada, nonché sospendere o revocare le autorizzazioni rilasciate;
- c) dichiarare una persona fisica inidonea a dirigere le attività di trasporto di un'impresa in qualità di gestore dei trasporti;
- d) procedere ai controlli necessari per verificare se un'impresa soddisfi i requisiti di cui all'articolo 3.

2. Le autorità competenti rendono pubbliche tutte le condizioni imposte dal presente regolamento, nonché eventuali altre disposizioni nazionali, le procedure che i candidati interessati devono seguire e le relative spiegazioni.

11. Istruzione e registrazione delle domande. – 1. Un'impresa di trasporti che soddisfi i requisiti di cui all'articolo 3 è autorizzata, su domanda, ad esercitare la professione di trasportatore su strada. L'autorità competente accerta che l'impresa che ne fa domanda possieda i requisiti previsti in detto articolo.

2. L'autorità competente iscrive nel registro elettronico nazionale di cui

all'articolo 16 i dati relativi alle imprese da essa autorizzate di cui all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma, lettere da a) a d).

3. Il termine per l'istruzione di una domanda di autorizzazione da parte dell'autorità competente è il più breve possibile e non supera i tre mesi a decorrere dalla data in cui l'autorità competente riceve tutti i documenti necessari per valutare la domanda. L'autorità competente può prorogare detto termine di un ulteriore mese in casi debitamente giustificati.

4. Fino al 31 dicembre 2012 l'autorità competente, per accertare l'onorabilità dell'impresa, verifica, in caso di dubbio, se al momento della domanda il gestore o i gestori dei trasporti designati siano dichiarati in uno Stato membro inidonei a dirigere le attività di trasporto di un'impresa a norma dell'articolo 14.

A decorrere dal 10 gennaio 2013 l'autorità competente, per accertare l'onorabilità dell'impresa, verifica, accedendo ai dati di cui all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma, lettera f), mediante accesso diretto e sicuro alla parte pertinente dei registri nazionali o su richiesta, se al momento della domanda il gestore o i gestori dei trasporti designati siano dichiarati in uno Stato membro inidonei a dirigere le attività di trasporto di un'impresa a norma dell'articolo 14.

5. Le imprese che dispongono di un'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada notificano all'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione, entro un periodo pari o inferiore a ventotto giorni, determinato dallo Stato membro di stabilimento, eventuali cambiamenti nei dati di cui al paragrafo 2.

12. Controlli. – 1. Le autorità competenti controllano periodicamente che le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui

all'articolo 3 del presente regolamento. A tal fine gli Stati membri eseguono controlli che comprendono, se del caso, ispezioni in loco nei locali dell'impresa in questione, mirate alle imprese classificate a maggior rischio. A tale scopo, gli Stati membri estendono il sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento.

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.

3. Gli Stati membri eseguono singoli controlli per verificare se un'impresa rispetti le condizioni di accesso alla professione di trasportatore su strada qualora la Commissione ne faccia richiesta in casi debitamente motivati. Lo Stato membro informa la Commissione sui risultati di tali controlli e sulle misure adottate nel caso in cui sia constatato che l'impresa non rispetta più i requisiti stabiliti dal presente regolamento.

13. Procedura di sospensione e di revoca delle autorizzazioni. – 1. Se constata che un'impresa rischia di non soddisfare più i requisiti di cui all'articolo 3, l'autorità competente ne informa l'impresa in questione. Se constata che uno o più di tali requisiti non sono soddisfatti, l'autorità competente può assegnare all'impresa uno dei seguenti termini per regolarizzare la situazione:

a) un termine non superiore a sei mesi, prorogabile di tre mesi in caso di decesso o di incapacità fisica del gestore dei trasporti, per l'assunzione di un sostituto del gestore dei trasporti nel caso in cui il gestore dei trasporti non soddisfi più il requisito dell'onorabilità o dell'idoneità professionale;

b) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui l'impresa debba

regolarizzare la propria situazione fornendo la prova di disporre di una sede effettiva e stabile;

c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia stato soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.

2. L'autorità competente può prescrivere che un'impresa soggetta a sospensione o ritiro dell'autorizzazione assicuri che i suoi gestori dei trasporti abbiano sostenuto gli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, prima dell'adozione di qualsiasi misura di riabilitazione.

3. Se constata che l'impresa non soddisfa più uno o più dei requisiti di cui all'articolo 3, l'autorità competente sospende o ritira l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada entro i termini di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

14. Dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti. – 1. Quando un gestore dei trasporti perde la propria onorabilità ai sensi dell'articolo 6, l'autorità competente lo dichiara inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa.

L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità e, in ogni caso, non prima che il gestore dei trasporti abbia dimostrato di aver seguito una formazione adeguata per un periodo di almeno tre mesi o di avere superato un esame riguardante le materie elencate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento.

2. A meno che, e fino a quando, non siano state prese misure di riabilitazione in conformità delle pertinenti disposizioni nazionali e del paragrafo 1 del presente articolo, l'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 8, paragrafo 8, del gestore dei trasporti dichiara

rato inidoneo non è più valido in alcuno Stato membro.

15. Decisioni delle autorità competenti e ricorsi. – 1. Le decisioni negative adottate dalle autorità competenti degli Stati membri in forza del presente regolamento, compresi il rigetto di una domanda, la sospensione o il ritiro di un'autorizzazione esistente e la dichiarazione di inidoneità di un gestore dei trasporti, sono motivate.

Tali decisioni tengono conto delle informazioni disponibili sulle infrazioni commesse dall'impresa o dal gestore dei trasporti e che possono pregiudicare l'onorabilità dell'impresa, nonché di tutte le altre informazioni a disposizione dell'autorità competente. Esse precisano le misure di riabilitazione applicabili in caso di sospensione dell'autorizzazione o di dichiarazione di inidoneità.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese e le persone interessate abbiano la facoltà di ricorrere contro le decisioni di cui al paragrafo 1 dinanzi ad almeno un organo indipendente e imparziale o dinanzi a un giudice (1).

(1) Sull'argomento, si veda *Circolare Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 15 aprile 2016, prot. n. 7822/R.U.*, avente ad oggetto: "Linee guida per l'operatività degli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con riferimento ai provvedimenti amministrativi e relativi ricorsi amministrativi concernenti le imprese iscritte o che chiedono l'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN), e/o agli Albi provinciali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e le sanzioni amministrative applicabili nell'autotrasporto di merci".

CAPO IV

SEMPLIFICAZIONE E COOPERAZIONE AMMINISTRATIVA

16. Registri elettronici nazionali. – 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 a tutte le autorità competenti dello Stato membro in questione.

Entro il 31 dicembre 2009 la Commissione adotta una decisione sui requisiti minimi dei dati da inserire nel registro elettronico nazionale dalla data della sua istituzione al fine di agevolare la futura interconnessione dei registri. Essa può raccomandare l'inclusione delle targhe di immatricolazione dei veicoli oltre ai dati menzionati al paragrafo 2.

2. I registri elettronici nazionali contengono almeno i dati seguenti:

- a) denominazione e forma giuridica dell'impresa;
- b) indirizzo della sede;
- c) i nomi dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di cui all'articolo 3 inerenti all'onorabilità e all'idoneità professionale o, se del caso, il 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;
- g) il numero di immatricolazione dei

veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera g);

h) il numero di persone occupate nell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente, registrato nel registro nazionale entro il 31 marzo di ogni anno;

i) il fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.

I dati di cui al primo comma, lettere da *a)* a *d)*, sono accessibili al pubblico, in conformità delle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da *e)* a *i)*, in registri separati. In tali casi, i dati di cui alle lettere *e)* e *f)* sono resi disponibili su richiesta o 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 *g)*, *h)* e *i)*, devono essere a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione, adottato a norma del paragrafo 6, che specifica le funzionalità per consentire che i dati siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

I dati di cui al primo comma, lettere da *e)* a *i)*, sono accessibili ad autorità diverse dalle autorità competenti solo qualora dette autorità siano debitamente investite dei poteri di controllo e di sanzione nel settore del trasporto su strada e dispongano di personale giurato o altrimenti soggetto a un obbligo formale di segretezza.

3. I dati attinenti a imprese la cui autorizzazione sia stata sospesa o ritirata restano nel registro elettronico nazionale per due anni a decorrere dalla scadenza della sospensione o dalla revoca della

licenza e sono eliminati subito dopo.

I dati riguardanti persone dichiarate inidonee all'esercizio della professione di trasportatore su strada restano nel registro elettronico nazionale finché non sia ripristinata l'onorabilità delle stesse a norma dell'articolo 6, paragrafo 3. Una volta adottate le misure di riabilitazione o altre misure aventi effetto equivalente, i dati sono subito eliminati.

I dati di cui al primo e al secondo comma indicano i motivi della sospensione o del ritiro dell'autorizzazione o della dichiarazione di inidoneità, a seconda dei casi, e la rispettiva durata.

4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.

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 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.

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.

Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le funzionalità per consentire che i dati di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere *g)*, *h)* e *i)*, siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 25, paragrafo 3.

17. Protezione dei dati personali. Per quanto riguarda l'applicazione della direttiva 95/46/CE, gli Stati membri provvedono in particolare affinché:

- a)* ogni soggetto sia informato ogni qual volta si registrino o si preveda di trasmettere a terzi i dati che lo riguardano. L'informazione indica l'identità dell'autorità responsabile del trattamento dei dati, il tipo dei dati trattati e le relative ragioni;
- b)* ogni soggetto abbia diritto di accesso ai dati che lo riguardano detenuti dall'autorità responsabile del trattamento di tali dati. Tale diritto è esercitabile senza limitazioni, a intervalli ragionevoli e senza ritardi o spese eccessive per il richiedente;
- c)* ogni soggetto abbia il diritto di ottenere la rettifica, la cancellazione o il blocco di dati incompleti o inesatti che lo riguardano;
- d)* ogni soggetto abbia il diritto di opporsi, per ragioni legittime e cogenti, al trattamento dei dati che lo riguardano. In caso di opposizione giustificata, tali dati non possono più essere oggetto di trattamento;
- e)* le imprese rispettino, se del caso, le disposizioni relative alla protezione dei dati personali.

18. Cooperazione amministrativa fra Stati membri. – 1. Gli Stati membri de-

signano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il 4 dicembre 2011. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si prestano prontamente assistenza reciproca, nonché qualunque altra informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'esecuzione del presente regolamento.

3. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano informazioni sulle condanne e le sanzioni per le infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Lo Stato membro che riceve la notifica di un'infrazione grave di cui all'articolo 6, paragrafo 2, che ha dato luogo a una condanna o a una sanzione in un altro Stato membro nel corso dei due anni precedenti inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

4. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera *a)*, da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono debitamente giustificate e motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili infrazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera *a)*, indicano la finalità della richiesta e

precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni e i documenti richiesti.

5. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 4 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.

6. 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 dal ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di fornire ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta, lo Stato membro richiesto può respingere la richiesta.

7. Laddove sia difficoltoso dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni per trovare la soluzione alle eventuali difficoltà. In caso di ritardi persistenti nella fornitura delle informazioni allo Stato membro richiedente, la Commissione ne è informata e adotta misure adeguate.

8. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 3 è effettuato tramite il sistema di scambio di messaggi, ossia i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* - ERRU), istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi da 4 a 7 sono attuate tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento

(UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio. A tal fine, ciascuno Stato membro può designare il punto di contatto di cui al paragrafo 1 quale autorità competente e ne informa la Commissione tramite l'IMI.

9. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza al presente regolamento e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio.

10. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

11. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con la pertinente normativa nazionale e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili infrazioni del presente regolamento.

CAPO V

RICONOSCIMENTO RECIPROCO DEGLI ATTESTATI E DI ALTRI DOCUMENTI

19. Certificati di onorabilità e altri documenti equivalenti. – 1. Fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 4, lo Stato membro di stabilimento ammette come prova sufficiente dell'onorabilità ai fini dell'accesso alla professione di trasportatore su strada la presentazione di un estratto del casellario giudiziale o, in mancanza di tale documento, di un documento equivalente rilasciato da un'autorità giudiziaria o amministrativa competente dello Stato membro in cui risiedeva abitualmente il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona interessata.

2. Quando prescrive ai propri cittadini determinate condizioni di onorabilità che non possono essere comprovate con il documento di cui al paragrafo 1,

uno Stato membro ammette come prova sufficiente per i cittadini degli altri Stati membri il certificato rilasciato dall'autorità giudiziaria o amministrativa competente dello Stato membro o degli Stati membri in cui risiedeva abitualmente il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona interessata che certifichi il rispetto delle condizioni prescritte. Tale certificato si basa sulle informazioni specifiche prese in considerazione nello Stato membro di stabilimento.

3. Se non sono rilasciati dallo Stato membro o dagli Stati membri in cui risiedeva abitualmente il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona interessata, il documento di cui al paragrafo 1 o il certificato di cui al paragrafo 2 possono essere sostituiti da una dichiarazione giurata o da una dichiarazione solenne prestata dal gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona interessata davanti a un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, se del caso, davanti a un notaio dello Stato membro in cui il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona interessata risiedeva abitualmente. Tale autorità o tale notaio rilasciano un documento che certifica la prestazione del giuramento o della dichiarazione solenne.

4. Il documento di cui al paragrafo 1 e il certificato di cui al paragrafo 2 non debbono essere accettati se sono stati rilasciati più di tre mesi prima della presentazione. La stessa condizione vale per le dichiarazioni di cui al paragrafo 3.

20. Attestati relativi all'idoneità finanziaria. Quando prescrive ai suoi cittadini determinate condizioni di idoneità finanziaria a integrazione di quelle di cui all'articolo 7, uno Stato membro ammette come prova sufficiente, per i cittadini di altri Stati membri, un attestato rilasciato da un'autorità competente dello Stato membro o degli Stati membri in cui risiedeva abitualmente il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona in-

teressata che certifichi l'osservanza delle condizioni prescritte. Tale attestato si basa sulle informazioni specifiche prese in considerazione nel nuovo Stato membro di stabilimento.

21. Attestati di idoneità professionale.

– 1. Gli Stati membri riconoscono come prova sufficiente dell'idoneità professionale un attestato conforme al modello di cui all'allegato III rilasciato dalle autorità o dagli organismi debitamente autorizzati a tal fine.

2. Un attestato rilasciato prima del 4 dicembre 2011 quale prova dell'idoneità professionale in base alle disposizioni vigenti a tale data è equiparato all'attestato corrispondente al modello che figura nell'allegato III ed è riconosciuto come prova dell'idoneità professionale in tutti gli Stati membri. Gli Stati membri possono esigere che i titolari di attestati di idoneità professionale validi esclusivamente per i trasporti nazionali sostengano gli esami o parti di essi a norma dell'articolo 8, paragrafo 1.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

22. Sanzioni. – 1. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il 4 dicembre 2011 e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive. Gli Stati membri provvedono affinché tali misure siano applicate senza discriminazioni fondate sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento dell'impresa.

2. Le sanzioni di cui al paragrafo 1 comprendono in particolare la sospensione dell'autorizzazione ad esercitare la

professione di trasportatore su strada, la revoca di tale autorizzazione e una dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti.

23. Disposizioni transitorie. Le imprese che anteriormente al 4 dicembre 2009 dispongono di un'autorizzazione per esercitare la professione di trasportatore su strada si conformano alle disposizioni del presente regolamento entro il 4 dicembre 2011.

In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al 21 maggio 2022, le imprese di trasporto di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, sono esentate dalle disposizioni del presente regolamento, salvo laddove diversamente previsto dalla normativa dello Stato membro di stabilimento.

In deroga all'articolo 16, paragrafo 2, l'obbligo di includere il fattore di rischio delle imprese nei registri elettronici nazionali si applica a decorrere da 14 mesi dopo l'entrata in vigore dell'atto di esecuzione relativo alla formula comune per il calcolo del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.

24 bis. Esercizio della delega. – 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 9, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pub-

blicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 8, paragrafo 9, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

25. Procedura di comitato. – 1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

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

26. Relazioni e riesame. – 1. Ogni due anni gli Stati membri elaborano una relazione sulle attività delle autorità competenti e la trasmettono alla Commissione. La relazione comprende:

a) un quadro d'insieme del settore in

relazione all'onorabilità, all'idoneità finanziaria e all'idoneità professionale;

b) il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente regolamento, il numero delle autorizzazioni sospese, il numero delle autorizzazioni ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni. Le relazioni relative al periodo successivo al 21 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per:

i) trasportatori di passeggeri su strada;

ii) trasportatori di merci su strada che utilizzano esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate; e

iii) tutti gli altri trasportatori di merci su strada;

c) il numero degli attestati di idoneità professionale rilasciati ogni anno;

d) le statistiche di base sui registri elettronici nazionali e il loro uso da parte delle autorità competenti; e

e) un quadro d'insieme degli scambi di informazioni con altri Stati membri in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 2, comprendente in particolare il numero annuo di infrazioni accertate notificate ad altri Stati membri e il numero delle risposte ricevute, nonché il numero annuo delle domande e risposte ricevute in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3.

2. Sulla base delle relazioni di cui al paragrafo 1, ogni due anni la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'esercizio della professione di trasportatore su strada. La relazione contiene, in particolare, una valutazione dello scambio di informazioni fra gli Stati membri e un riesame del funzionamento e dei dati contenuti nei registri elettronici nazio-

nali. Essa è pubblicata contestualmente alla relazione di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

3. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 4 a 9, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite.

4. Entro il 21 agosto 2023, in base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti, la Commissione presenta una relazione dettagliata al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla portata della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri, a possibili lacune a tale proposito e a possibili modalità per migliorare la cooperazione. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta se sia necessario proporre misure supplementari.

5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.

27. Elenchi delle autorità competenti.

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione, entro il 4 dicembre 2011, l'elenco delle autorità competenti da esso designate per le autorizzazioni all'esercizio della professione di trasportatore su strada, nonché l'elenco delle autorità o

degli organismi autorizzati responsabili dell'organizzazione degli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e del rilascio degli attestati. La Commissione pubblica l'elenco consolidato di tali autorità e organismi relativo a tutta la Comunità nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

28. Comunicazione delle misure nazionali. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento entro trenta giorni a decorrere dalla relativa data di adozione e per la prima volta entro il 4 dicembre 2011.

29. Abrogazione.

La direttiva 96/26/CE è abrogata (1).

(1) La direttiva 96/26/CE del 29 aprile 1996 aveva abrogato la direttiva 89/438/CEE del 21 giugno 1989 cui era stata data attuazione con decreto ministeriale n. 198 del 16 maggio 1991.

30. Entrata in vigore.

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

Esso si applica a decorrere dal 4 dicembre 2011.

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

Fatto a Strasburgo, addì 21 ottobre 2009.

ALLEGATO I

Elenco delle materie di cui all'art. 8
(*Omissis*)

ALLEGATO II

Elementi di sicurezza dell'attestato di idoneità professionale
(*Omissis*)

ALLEGATO III

Modello di attestato di idoneità professionale per il trasporto su strada di merci/persone
(*Omissis*)

ALLEGATO IV

Infrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2

1. a) Superamento del 25 % o più dei tempi limite di guida fissati per sei giorni o due settimane.

b) Superamento, durante un periodo di lavoro giornaliero, del 50 % o più dei tempi limite di guida fissati per un giorno.

2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità, o installazione nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dall'apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.

3. Guida senza un certificato di revisione valido, ove tale documento sia richiesto a norma del diritto comunitario, e/o guida con difetti molto gravi, tra l'altro, al sistema di frenatura, al sistema di sterzo, alle ruote/agli pneumatici, alla sospensione o al telaio che rischierebbero di mettere direttamente in pericolo la sicurezza stradale in misura tale da determinare una decisione di fermo del veicolo.

4. Trasporto di merci pericolose in violazione di un divieto o con mezzi di contenimento vietati o non approvati o senza precisare sul veicolo che trasporta merci pericolose mettendo così in pericolo la vita delle persone o l'ambiente in misura tale da determinare una decisione di fermo del veicolo.

5. Trasporto di persone o merci senza essere in possesso di una patente di guida valida o effettuato da un'impresa che non è titolare di una licenza comunitaria valida.

6. Guida con una carta del conducente che è stata falsificata o di cui il conducente non è il titolare o che è stata ottenuta sulla base di false dichiarazioni e/o di documenti falsificati.

7. Trasporto di merci con superamento della massa massima a carico tecnicamente ammissibile del 20 % o più per i veicoli il cui peso massimo a pieno carico ammissibile superi le 12 tonnellate e del 25 % o più per i veicoli il cui peso massimo a pieno carico ammissibile non superi le 12 tonnellate.

**Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 21 ottobre 2009
che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del
trasporto di merci su strada
(Rifusione)¹**

**CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI**

1. Ambito di applicazione. – 1. Il presente regolamento si applica ai trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi effettuati nel territorio della Comunità.

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.

3. In attesa che siano conclusi gli accordi di cui al paragrafo 2, il presente regolamento lascia impregiudicate:

a) le disposizioni relative ai trasporti

da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa che figurano in accordi bilaterali conclusi tra Stati membri e i paesi terzi interessati;

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

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

5. I seguenti tipi di trasporto e gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti non richiedono una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto:

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 300 del 14 novembre 2009. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dal Reg. (UE) 2020/1055. In materia, si veda **Circolare Ministero dell'Interno 19 aprile 2022, n. prot. 12936**, avente ad oggetto: "Applicazione delle norme sul cabotaggio".

- a) trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale;
- b) trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;
- c) fino al 20 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;
- c bis) dal 21 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;
- d) trasporti di merci con autoveicoli purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:
- i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;
 - ii) lo spostamento serve a far affluire le merci all'impresa o a spedirle dall'impresa stessa oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;
 - iii) gli autoveicoli adibiti a tale trasporto sono guidati da personale alle dipendenze o a disposizione dell'impresa in base a un'obbligazione contrattuale;
 - iv) i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa o sono stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada; e
 - v) tale trasporto costituisce soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa;
- e) trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché

altri articoli necessari per cure mediche urgenti, in particolare a seguito di calamità naturali.

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

6. Le disposizioni di cui al paragrafo 5 non modificano le condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'autorizzazione dei suoi cittadini a svolgere le attività di cui a tale paragrafo.

2. Definizioni. – Ai fini del presente regolamento s'intende per:

1) «veicolo»: un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un complesso di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibiti esclusivamente al trasporto di merci;

2) «trasporti internazionali»:

a) gli spostamenti dei veicoli a carico i cui punti di partenza e d'arrivo siano situati in due Stati membri diversi, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;

b) gli spostamenti dei veicoli a carico da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;

c) gli spostamenti dei veicoli a carico tra paesi terzi, con transito nel territorio di uno o più Stati membri; o

d) gli spostamenti a vuoto relativi ai trasporti di cui alle lettere a), b) e c);

3) «Stato membro ospitante»: lo Stato membro nel quale un trasportatore svolge la sua attività diverso dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore;

4) «trasportatore non residente»: un'impresa di trasporto di merci su strada che svolge la sua attività in uno Stato membro ospitante;

5) «conducente»: chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un

breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo nell'ambito delle sue mansioni per essere disponibile, all'occorrenza, alla guida;

6) «trasporti di cabotaggio»: trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento;

7) «infrazione grave della normativa comunitaria in materia di trasporti su strada»: un'infrazione che può portare alla perdita dell'onorabilità ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009 e/o al ritiro temporaneo o permanente di una licenza comunitaria.

CAPO II

TRASPORTI INTERNAZIONALI

3. 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.

4. Licenza comunitaria. – 1. La licenza comunitaria è rilasciata da uno Stato membro, in conformità del presente regolamento, a qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che:

a) sia stabilito in tale Stato membro in conformità della legislazione comunitaria e della legislazione nazionale di tale Stato membro; e

b) sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, in conformità della legislazione comunitaria e della legislazione nazionale di tale Stato membro in materia di accesso alla professione di trasportatore di merci su strada, ad effettuare trasporti internazionali di merci su strada.

2. La licenza comunitaria è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento per una durata

massima rinnovabile di dieci anni.

Le licenze comunitarie e le copie certificate conformi rilasciate prima della data di applicazione del presente regolamento rimangono valide fino alla loro data di scadenza.

3. Lo Stato membro di stabilimento rilascia al titolare l'originale della licenza comunitaria, che è conservato dal trasportatore, nonché un numero di copie certificate conformi corrispondente al numero dei veicoli di cui il titolare della licenza comunitaria dispone a titolo di piena proprietà o ad altro titolo, in particolare in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di *leasing*.

4. La licenza comunitaria e le copie certificate devono corrispondere al modello figurante nell'allegato II. Tale allegato ne stabilisce inoltre le condizioni di impiego. Esse contengono almeno due degli elementi di sicurezza elencati nell'allegato I.

Nel caso di veicoli utilizzati per il trasporto di merci la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e a cui si applicano i requisiti finanziari ridotti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'autorità di rilascio riporta nella sezione «osservazioni particolari» della licenza comunitaria, o della relativa copia certificata conforme: «≤ 3,5 t».

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare gli allegati I e II per adeguarli al progresso tecnico.

La Commissione adegua al progresso tecnico gli allegati I e II. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

5. La licenza comunitaria e le relative copie certificate conformi recano il sigil-

lo dell'autorità di rilascio nonché una firma e un numero di serie. Il numero di serie della licenza comunitaria e delle copie certificate conformi è inserito nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada nella sezione riservata ai dati relativi al trasportatore.

6. La licenza comunitaria è rilasciata a nome del trasportatore e non è cedibile. Una copia certificata conforme della licenza comunitaria deve trovarsi a bordo di ciascun veicolo del trasportatore ed essere esibita a richiesta degli agenti preposti al controllo.

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

5. Attestato di conducente. – 1. L'attestato di conducente è rilasciato da uno Stato membro a norma del presente regolamento a tutti i trasportatori che:

- a) siano titolari di una licenza comunitaria; e
- b) assumano legalmente in detto Stato membro un conducente che non sia cittadino di uno Stato membro né soggiornante di lungo periodo ai sensi della direttiva 2003/109/CE del Consiglio, del 25 novembre 2003, relativa allo status dei cittadini di paesi terzi che siano soggiornanti di lungo periodo, o facciano legittimamente ricorso a un conducente che non sia cittadino di uno Stato membro né soggiornante di lungo periodo ai sensi di tale direttiva, messo a loro disposizione nel rispetto delle condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti stabilite nello stesso Stato membro:
 - i) da disposizioni legislative, rego-

lamentari o amministrative; e, se del caso,

ii) da contratti collettivi, secondo le norme applicabili in detto Stato membro.

2. L'attestato di conducente è rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore, su richiesta del titolare della licenza comunitaria, per ciascun conducente che non sia cittadino di uno Stato membro né soggiornante di lungo periodo ai sensi della direttiva 2003/109/CE legalmente assunto o per ciascun conducente che non sia cittadino di uno Stato membro né soggiornante di lungo periodo ai sensi della stessa direttiva e messo legittimamente a disposizione del trasportatore. L'attestato di conducente è nominativo e certifica che il conducente è assunto alle condizioni di cui al paragrafo 1.

3. L'attestato di conducente deve corrispondere al modello di cui all'allegato III. Esso contiene almeno due degli elementi di sicurezza elencati nell'allegato I.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare l'allegato III per adeguarlo al progresso tecnico.

5. L'attestato di conducente reca il sigillo dell'autorità di rilascio nonché una firma e un numero di serie. Il numero di serie dell'attestato di conducente può essere inserito nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada nella sezione riservata ai dati relativi al trasportatore che, a sua volta, lo mette a disposizione del conducente nominativamente identificato nell'attestato.

6. L'attestato di conducente è di proprietà del trasportatore, che lo mette a disposizione del conducente nominativamente identificato nell'attestato quando questi guida un veicolo che effettua trasporti in virtù di una licenza comunitaria rilasciata al trasportatore stesso. Una

copia certificata conforme dell'attestato di conducente rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore è conservata nei locali del trasportatore. L'attestato di conducente deve essere esibito a richiesta degli agenti preposti al controllo.

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

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

6. Verifica delle condizioni. – 1. Al momento della presentazione di una richiesta di licenza comunitaria o di una richiesta di rinnovo della licenza comunitaria ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento verificano se il trasportatore soddisfa o continui a soddisfare le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

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

7. Rifiuto del rilascio e ritiro della licenza comunitaria e dell'attestato di conducente.

– 1. Qualora le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, o all'articolo 5, paragrafo 1, non siano soddisfatte, le

autorità competenti dello Stato membro di stabilimento rifiutano, con decisione motivata, il rilascio o il rinnovo della licenza comunitaria o il rilascio dell'attestato di conducente.

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

a) non soddisfi più le condizioni fissate dall'articolo 4, paragrafo 1, o dall'articolo 5, paragrafo 1; o

b) abbia fornito informazioni inesatte in relazione a una richiesta di rilascio della licenza comunitaria o dell'attestato di conducente.

CAPO III

CABOTAGGIO

8. Principio generale. – 1. Qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso, alle condizioni fissate dal presente capo, ad effettuare trasporti di cabotaggio.

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.

2 bis. Ai trasportatori non è consentito 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 nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione.

3. 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, nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato in seguito. Nel caso in cui il veicolo sia stato nel territorio dello Stato membro ospitante nel corso del periodo di quattro giorni precedente il trasporto internazionale, il trasportatore deve inoltre produrre prove che attestino chiaramente tutti i trasporti effettuati nel corso di detto periodo.

Per ogni operazione effettuata, le prove di cui al primo comma comprendono i dati seguenti:

- a)* il nome, l'indirizzo e la firma del mittente;
- b)* il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore;
- c)* il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate;
- d)* il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto;
- e)* la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di col-

li, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi;

f) la massa lorda o la quantità altrimenti espressa delle merci;

g) il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

4. Non sono richiesti documenti supplementari al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dal presente articolo.

4 bis. Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite o trasmesse agli agenti autorizzati dello Stato membro ospitante preposti al controllo su richiesta e durante un controllo su strada. Possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, come la lettera di vettura elettronica (*e-CMR*) ai sensi del protocollo addizionale di Ginevra della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (*CMR*) per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008. 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 al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove di cui al paragrafo 3.

5. A qualsiasi trasportatore che sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere da *a)* a *c bis)*, è consentito effettuare, alle condizioni stabilite dal presente capo, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.

6. L'ammissione ai trasporti di cabotaggio, nel quadro di trasporti di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere *d)* ed *e)*, non è soggetta ad alcuna restrizione.

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.

2. 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.

10. Procedura di salvaguardia. – 1. In caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di

una determinata zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia comunicandole le informazioni necessarie e le misure che intende adottare nei confronti dei trasportatori residenti.

2. Ai fini del paragrafo 1 si intende per:

- «grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica»: il manifestarsi, su tale mercato, di problemi ad esso specifici, tale da provocare un'eccedenza grave, e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell'offerta rispetto alla domanda, eccedenza che implica una minaccia per l'equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di trasportatori,
- «zona geografica»: una zona comprendente tutto il territorio di uno Stato membro o parte di esso, o estesa a parte o all'insieme del territorio di altri Stati membri.

3. La Commissione esamina sulla base, in particolare, dei dati pertinenti, la situazione e, previa consultazione del comitato istituito in forza dell'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, decide, entro il termine di un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorra o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.

Tali misure possono giungere fino ad escludere temporaneamente la zona in questione dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

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

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

presente paragrafo.

4. Qualora la Commissione decida di adottare misure di salvaguardia concernenti uno o più Stati membri, le autorità competenti dei medesimi sono tenute a prendere provvedimenti di portata equivalente nei confronti dei trasportatori residenti e ne informano la Commissione. Tali misure sono applicate al più tardi a decorrere dalla stessa data prevista per le misure di salvaguardia adottate dalla Commissione.

5. Ciascuno Stato membro può deferire al Consiglio una decisione adottata dalla Commissione ai sensi del paragrafo 3 entro trenta giorni dalla notifica. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, nei trenta giorni successivi alla richiesta dello Stato membro o, qualora si tratti di più Stati membri, entro trenta giorni a decorrere dalla prima richiesta, può prendere una decisione diversa.

Alla decisione del Consiglio sono applicabili i limiti di validità previsti dal paragrafo 3, terzo comma. Le autorità competenti degli Stati membri interessati sono tenute ad adottare misure di portata equivalente nei confronti dei trasportatori residenti e ne informano la Commissione. Se entro il termine di cui al primo comma il Consiglio non adotta alcuna decisione, la decisione della Commissione diviene definitiva.

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

7. In aggiunta ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e in deroga all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, se necessario per evitare l'abuso di quest'ultima disposizione attraverso la fornitura illimitata e continuativa di servizi consistenti in tragitti stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante che fanno parte di operazioni di trasporto combinato tra Stati membri,

gli Stati membri possono prevedere che l'articolo 8 del presente regolamento si applichi ai trasportatori che effettuano tali tragitti stradali iniziali e/o finali in tale Stato membro. Per quanto riguarda tali tragitti stradali, gli Stati membri possono prevedere un periodo più lungo rispetto al periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento, e possono prevedere un periodo più breve rispetto al periodo di quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 *bis*, del presente regolamento. L'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, del presente regolamento, a tali operazioni di trasporto lascia impregiudicati i requisiti derivanti dalla direttiva 92/106/CEE. Gli Stati membri che si avvalgono della deroga prevista nel presente paragrafo ne danno notifica alla Commissione prima di applicare le pertinenti misure nazionali. Essi rivedono dette misure almeno ogni cinque anni e notificano le risultanze di tale revisione alla Commissione. Essi rendono pubbliche le norme in maniera trasparente, inclusa la durata dei rispettivi periodi.

10 bis. Controlli. – 1. Al fine di far rispettare ulteriormente gli obblighi di cui al presente capo, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una strategia di esecuzione nazionale coerente. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un elevato fattore di rischio di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2. Ciascuno Stato membro provvede affinché i controlli di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano un controllo sui trasporti di cabotaggio, ove opportuno.

3. Almeno due volte l'anno, gli Stati membri effettuano 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 autorità nazionale operante sul proprio territorio. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 scambiano informazioni sul numero e sul tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

CAPO IV

MUTUA ASSISTENZA E SANZIONI

11. Mutua assistenza. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del controllo sull'applicazione stessa. Essi si scambiano le informazioni attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

12. Sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro di stabilimento.

– 1. In caso di infrazione grave della normativa comunitaria in materia di trasporti su strada commessa o accertata in qualsiasi Stato membro, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore che ha commesso l'infrazione adottano misure appropriate per perseguire l'infrazione, compresa eventualmente una diffida se prevista dal diritto nazionale, che possono portare, fra l'altro, all'imposizione delle seguenti sanzioni amministrative:

- a) ritiro temporaneo o permanente di alcune o di tutte le copie certificate conformi della licenza comunitaria;
- b) ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria.

Queste sanzioni possono essere stabilite dopo la decisione definitiva al riguardo e tengono conto della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria, nonché del

numero complessivo di copie certificate conformi della licenza di cui dispone in relazione al traffico internazionale.

2. In caso di infrazione grave consistente in uso illecito, di qualunque natura, degli attestati di conducente, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore che ha commesso l'infrazione impongono le opportune sanzioni, tra cui:

- a) sospensione del rilascio degli attestati di conducente;
- b) ritiro degli attestati di conducente;
- c) subordinazione del rilascio degli attestati di conducente a condizioni supplementari volte a prevenire gli eventuali usi illeciti;
- d) ritiro temporaneo o permanente di alcune o di tutte le copie certificate conformi della licenza comunitaria;
- e) ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria.

Queste sanzioni possono essere stabilite dopo la decisione definitiva al riguardo e tengono conto della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria.

3. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore comunicano alle autorità competenti dello Stato membro nel cui territorio è stata accertata l'infrazione, quanto prima possibile e comunque entro sei settimane dalla decisione definitiva al riguardo, quale delle sanzioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sia stata eventualmente applicata.

Qualora tali sanzioni non siano imposte, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento motivano tale decisione.

4. Le autorità competenti provvedono affinché le sanzioni imposte al trasportatore siano complessivamente proporzionate all'infrazione o alle infrazioni che hanno dato luogo alle sanzioni, tenendo conto della sanzione eventualmente applicata per la stessa infrazione nello

Stato membro in cui l'infrazione è stata accertata.

5. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore possono inoltre, in applicazione del diritto interno, promuovere un'azione legale nei confronti del trasportatore dinanzi ad un organo giurisdizionale nazionale competente. Esse informano le autorità competenti dello Stato membro ospitante delle decisioni adottate a tal fine.

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

13. Sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro ospitante. –

1. Quando le autorità competenti di uno Stato membro vengono a conoscenza di un'infrazione grave del presente regolamento o della normativa comunitaria in materia di trasporti su strada imputabile ad un trasportatore non residente, lo Stato membro nel cui territorio è stata accertata l'infrazione comunica alle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore quanto prima, e comunque entro sei settimane dalla decisione definitiva al riguardo, le seguenti informazioni:

- a) una descrizione dell'infrazione e la data e l'ora in cui è stata commessa;
- b) la categoria, il tipo e la gravità dell'infrazione; e
- c) le sanzioni imposte e le sanzioni eseguite.

Le autorità competenti dello Stato membro ospitante possono esigere che le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento impongano sanzioni amministrative, in conformità dell'articolo 12.

2. Fatte salve le azioni penali, le autorità competenti dello Stato membro ospitante possono imporre sanzioni al trasportatore non residente che nel cor-

so di un trasporto di cabotaggio abbia commesso sul loro territorio infrazioni del presente regolamento o della normativa nazionale o comunitaria in materia di trasporti su strada. Dette sanzioni sono imposte senza discriminazioni. Tali sanzioni possono consistere, fra l'altro, in una diffida o, in caso di un'infrazione grave, in un divieto temporaneo di effettuare trasporti di cabotaggio sul territorio dello Stato membro ospitante in cui è stata commessa l'infrazione.

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

14. **Iscrizione nei registri elettronici nazionali.** Gli Stati membri provvedono affinché le infrazioni gravi della normativa comunitaria in materia di trasporti su strada commesse da trasportatori stabiliti nel loro territorio che hanno dato luogo a una sanzione da parte di un qualsiasi Stato membro, così come il ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria o della relativa copia certificata conforme, siano iscritti nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada. Le annotazioni del registro che riguardano il ritiro temporaneo o permanente di una licenza comunitaria sono conservate nella banca dati per due anni a decorrere dalla scadenza del periodo di ritiro in caso di ritiro temporaneo e dalla data del ritiro in caso di ritiro permanente.

14 bis. Responsabilità. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III, qualora essi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto esserne a conoscenza – che i servizi di trasporto da essi commissionati hanno comportato infrazioni del presente regolamento.

14 ter. Esercizio della delega. – 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 5, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

CAPO V ATTUAZIONE

15. Procedura di comitato. - (*Abrogato*).

16. Sanzioni. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il 4 dicembre 2011 e provvedono a dare immediata notifica delle eventuali modificazioni successive.

Gli Stati membri provvedono affinché tali misure siano applicate senza discriminazioni fondate sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento del trasportatore.

17. Relazioni e riesame. – 1. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti e il numero delle copie certificate conformi corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.

2. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso di ciascuno dei due anni civili precedenti, nonché il numero di attestati di conducente in circolazione al 31 dicembre di ciascuno dei due anni

precedenti. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.

3. Entro il 21 agosto 2022, al più tardi, gli Stati membri trasmettono alla Commissione la loro strategia di esecuzione nazionale adottata a norma dell'articolo 10 *bis*. Entro il 31 marzo di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione le operazioni di esecuzione effettuate nel corso dell'anno civile precedente a norma dell'articolo 10 *bis*, compreso, ove opportuno, il numero di controlli effettuati. Queste informazioni comprendono il numero di veicoli sottoposti a controllo.

4. Entro il 21 agosto 2024 la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato dell'Unione 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.

5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento, in particolare l'impatto delle modifiche dell'articolo 8 introdotto dal regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.

CAPO VI DISPOSIZIONI FINALI

18. Abrogazioni. I regolamenti (CEE) n. 881/92 e (CEE) n. 3118/93 e la direttiva 2006/94/CE sono abrogati. (1)

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

(1) La direttiva 2006/94/CE aveva abrogato la prima direttiva del Consiglio del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada.

19. Entrata in vigore.

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

Esso si applica a decorrere dal 4 dicembre 2011, ad eccezione degli articoli 8 e 9 che si applicano dal 14 maggio 2010.

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

Fatto a Strasburgo, addì 21 ottobre 2009.

ALLEGATO I
Elementi di sicurezza della licenza
comunitaria e dell'attestato di
conducente
(*Omissis*)

ALLEGATO II
Modello di licenza comunitaria
(*Omissis*)

Disposizioni generali

La presente licenza è rilasciata a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Essa permette al titolare di effettuare, su tutte le relazioni di traffico, traspor-

ti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi o le parti di percorso nel territorio della Comunità e, se del caso, alle condizioni che essa stabilisce:

- il cui punto di partenza e il cui punto di arrivo si trovano in due Stati membri diversi, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi,
- da uno Stato membro verso un paese terzo o viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi,
- tra paesi terzi, con transito nel territorio di uno o più Stati membri,
- nonché gli spostamenti a vuoto in relazione a tali trasporti.

Nel caso di un trasporto da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, la presente licenza è valida per la parte di percorso nel territorio della Comunità. Essa è valida nello Stato membro di carico o di scarico soltanto dopo la conclusione tra la Comunità e il paese terzo in questione dell'accordo necessario ai sensi del regolamento (CE) n. 1072/2009.

La presente licenza è personale e non è cedibile.

- Le autorità competenti dello Stato membro che l'hanno rilasciata possono ritirarla, in particolare qualora il titolare: – abbia omesso di osservare tutte le condizioni cui è soggetto il suo impiego,
- abbia fornito informazioni inesatte circa i dati richiesti per il rilascio o la proroga della licenza.

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

Una copia certificata conforme della licenza deve trovarsi a bordo del veicolo (2). Nel caso di un complesso di veicoli accoppiati, deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazio-

ne a nome del titolare della licenza stessa o siano immatricolati o ammessi alla circolazione in un altro Stato.

La licenza deve essere esibita a richiesta degli agenti preposti al controllo.

In ogni Stato membro il titolare è tenuto a rispettare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ivi in vigore, in particolare le norme in materia di trasporto e di circolazione.

ALLEGATO III

Modello di attestato del conducente (*Omissis*)

Disposizioni generali

Il presente attestato è rilasciato a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009.

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

L'attestato di conducente è di proprietà del trasportatore, che lo mette a disposizione del conducente nominativamente identificato nello stesso quando questi guida un veicolo (2) che effettua trasporti in virtù di una licenza comunitaria rilasciata al trasportatore stesso. L'attestato di conducente non è cedibile. Esso resta valido solo fintantoché sussistono le condizioni in base alle quali è stato rilasciato e deve essere immediatamente restituito dal trasportatore alle autorità di rilascio se tali condizioni vengono meno.

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

- abbia omesso di osservare tutte le

condizioni cui è soggetto il suo impiego,
– abbia fornito informazioni inesatte circa i dati richiesti per il rilascio o la proroga dell’attestato.

Una copia certificata conforme dell’attestato deve essere conservata dall’impresa di trasporto.

L’originale dell’attestato deve trovarsi a bordo del veicolo e deve essere esibito dal conducente a richiesta degli agenti preposti al controllo.

(2) Per «veicolo» s’intende un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un complesso di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibiti esclusivamente al trasporto di merci.

ALLEGATO IV
Tavola di concordanza
(*Omissis*)

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 strada¹

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio stabilisce disposizioni re-

lative alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dei tachigrafi. Esso è stato sostanzialmente modificato in più occasioni. Per garantire una maggiore chiarezza, è opportuno pertanto semplificare e ristrutturare le sue disposizioni principali.

(2) L'esperienza ha dimostrato che, per garantire l'efficacia ed efficienza del sistema del tachigrafo, è opportuno migliorarne alcuni elementi tecnici e alcune procedure di controllo.

(3) Determinati veicoli sono soggetti a un'esenzione dalle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio. Per garantire la coerenza, dovrebbe essere possibile esonerare tali veicoli anche dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 60/4 del 28 febbraio 2014. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dal Reg. (UE) 2020/1054 del 15 luglio 2020.

(4) I tachigrafi dovrebbero essere installati sui veicoli cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006. Alcuni veicoli dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento, al fine di introdurre una certa flessibilità, in particolare per i veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa, a condizione che la guida di tali veicoli non costituisca l'attività principale del conducente. Al fine di garantire la coerenza tra le esenzioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006 e per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sulle imprese di trasporto rispettando al contempo gli obiettivi di tale regolamento, è opportuno rivedere alcune massime distanze consentite stabilite in tali esenzioni.

(5) La Commissione esaminerà la possibilità di prorogare il periodo di validità dell'adattatore per i veicoli M1 e N1 fino al 2015 e valuterà ulteriormente la possibilità di una soluzione a lungo termine per i veicoli M1 e N1 prima del 2015.

(6) La Commissione dovrebbe prendere in considerazione l'installazione di sensori di peso nei veicoli commerciali pesanti e dovrebbe valutare il contributo che tali sensori possono offrire ad un migliore rispetto della normativa in materia di trasporto stradale.

(7) L'uso dei tachigrafi collegato a un sistema di navigazione satellitare globale è un mezzo adeguato e conveniente per registrare automaticamente la posizione di un veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero al fine di coadiuvare gli agenti durante i controlli ed è pertanto opportuno disporlo.

(8) Nella sentenza emessa nella causa

C-394/92, *Michielsen e Geybels Transport Service*, la Corte di giustizia ha fornito una definizione della nozione di «periodo di lavoro giornaliero» e le autorità di controllo dovrebbero interpretare le disposizioni del presente regolamento alla luce di tale definizione. Il «periodo di lavoro giornaliero» ha inizio nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, alla fine del periodo di riposo la cui durata non sia inferiore a nove ore. Esso termina all'inizio di un periodo di riposo giornaliero o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, all'inizio di un periodo di riposo di almeno nove ore consecutive.

(9) La direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio membri svolgano un numero minimo di controlli su strada. La comunicazione a distanza tra l'apparecchio di controllo e le autorità preposte ai controlli ai fini dei controlli su strada agevola i controlli su strada mirati, consentendo di ridurre gli oneri amministrativi creati dai controlli casuali sulle imprese di trasporti ed è pertanto opportuno disporla.

(10) I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) possono contribuire a rispondere alle sfide cui deve far fronte la politica dei trasporti europea, quali l'aumento dei volumi dei trasporti su strada e della congestione, e l'aumento del consumo di energia. Pertanto è opportuno prevedere interfacce standardizzate sui tachigrafi per assicurare la loro interoperabilità con le applicazioni ITS.

(11) Dovrebbe essere attribuita la priorità allo sviluppo di applicazioni che aiutino i conducenti ad interpretare i dati memorizzati nel tachigrafo, mettendoli così in condizione di ottemperare alla normativa sociale.

(12) La sicurezza del tachigrafo e del relativo sistema è essenziale per garantire che siano prodotti dati affidabili.

È pertanto opportuno che i produttori progettino, provino e rivedano periodicamente il tachigrafo in tutte le fasi del suo ciclo di vita per prevenire, rilevare, e limitare le vulnerabilità in materia di sicurezza.

(13) Le prove sul campo del tachigrafo non ancora omologato consentono di verificare gli apparecchi in situazioni reali prima della loro introduzione su vasta scala, consentendo in tal modo miglioramenti più rapidi. Pertanto, è opportuno consentire le prove sul campo, a condizione che la partecipazione a tali prove e la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006 siano monitorate e controllate in maniera effettiva.

(14) Data l'importanza di mantenere il livello più elevato possibile di sicurezza, i certificati di sicurezza dovrebbero essere rilasciati da un organismo di certificazione riconosciuto dal comitato di gestione nel quadro dell'«Accordo sul reciproco riconoscimento dei certificati di valutazione della sicurezza delle tecnologie dell'informazione» del gruppo di alti funzionari competente in materia di sicurezza dei sistemi d'informazione (SOG-IS). Nel contesto delle relazioni internazionali con i paesi terzi, la Commissione non dovrebbe riconoscere alcun organismo di certificazione ai fini del presente regolamento a meno che tale organismo non presenti condizioni di valutazione di sicurezza equivalenti a quelle previste dall'accordo sul reciproco riconoscimento. Al riguardo, si dovrebbe fare affidamento sul parere del comitato di gestione.

(15) Gli installatori e le officine svolgono un ruolo importante nella sicurezza dei tachigrafi. È opportuno pertanto stabilire alcuni requisiti minimi per la loro omologazione, affidabilità e verifica. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero prendere misure adeguate per garantire la prevenzione dei conflitti di interessi tra gli installatori o le officine e le imprese di trasporti. Il presente regolamento non

osta a che gli Stati membri garantiscano la loro omologazione, il loro controllo e la loro certificazione secondo le procedure definite nel regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, purché siano rispettati i criteri minimi di cui al presente regolamento.

(16) Al fine di garantire un esame e un controllo più efficaci delle carte del conducente e per agevolare le funzioni dei funzionari di controllo, è opportuno istituire dei registri elettronici nazionali e adottare disposizioni per l'interconnessione di tali registri.

(17) Al momento del controllo dell'univocità delle carte del conducente, gli Stati membri dovrebbero utilizzare le procedure di cui alla raccomandazione 2010/19/UE della Commissione.

(18) È opportuno prendere in considerazione la situazione particolare in cui uno Stato membro deve poter rilasciare a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro né in un paese parte contraente dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adatti ai trasporti internazionali su strada del 1° luglio 1970 (accordo AETR) una carta del conducente temporanea, non rinnovabile. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento.

(19) Inoltre, dovrebbe essere possibile per gli Stati membri rilasciare carte del conducente a conducenti residenti nel proprio territorio anche qualora i trattati non si applichino a talune parti di detto territorio. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento.

(20) I funzionari di controllo sono affrontano sfide continue dovute alle modifiche apportate al tachigrafo e alle nuove tecniche di manipolazione. Al fine di assicurare un controllo più efficace e migliorare l'armonizzazione degli

approcci di controllo in tutta l'Unione, è opportuno adottare una metodologia comune per la formazione iniziale e continua dei funzionari di controllo.

(21) La registrazione di dati da parte del tachigrafo, nonché le tecnologie in fase di sviluppo per la registrazione dei dati sulla posizione, la comunicazione a distanza e l'interfaccia con gli ITS comporta il trattamento di dati personali. Di conseguenza, si applicano le pertinenti norme dell'Unione, in particolare quelle stabilite dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e dalla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

(22) Per consentire una leale concorrenza nello sviluppo di applicazioni connesse al tachigrafo, i diritti di proprietà intellettuale e i brevetti relativi alla trasmissione di dati in entrata o in uscita dal tachigrafo dovrebbero essere accessibili per tutti a titolo gratuito.

(23) Ove applicabile, i dati scambiati durante le comunicazioni con le autorità di controllo negli Stati membri dovrebbero essere conformi alle norme internazionali pertinenti quali la serie di norme correlate alla comunicazione dedicata a corto raggio e definite dal Comitato europeo di normazione.

(24) Per garantire una concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti su strada e per dare un chiaro segnale ai conducenti e alle imprese di trasporto, gli Stati membri dovrebbero imporre, conformemente alle categorie di violazioni definite nella direttiva 2006/22/CE, sanzioni efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie, fatto salvo il principio di sussidiarietà.

(25) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che la selezione dei veicoli da sottoporre a controllo sia effettuata senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente, o sul paese in cui il veicolo commerciale è immatricolato o messo in circolazione.

(26) Nell'interesse di un'applicazione

chiara, efficace, proporzionale e uniforme delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, le autorità degli Stati membri dovrebbero applicare le regole in modo uniforme.

(27) Ciascuno Stato membro dovrebbe informare la Commissione di eventuali scoperte da esso effettuate in merito alla disponibilità di dispositivi o di installazioni fraudolenti di manipolazione del tachigrafo, anche quelli offerti attraverso Internet, e la Commissione dovrebbe informarne tutti gli altri Stati membri.

(28) La Commissione dovrebbe continuare a mantenere il suo help desk via Internet, che consente ai conducenti, alle imprese di trasporti, alle autorità preposte ai controlli e agli installatori, alle officine autorizzate e ai costruttori del veicolo di sottoporre questioni e preoccupazioni attinenti al tachigrafo digitale, anche relativamente a nuovi tipi di manipolazioni o di frode.

(29) Attraverso gli adattamenti dell'accordo AETR, l'uso del tachigrafo digitale è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi firmatari dell'accordo AETR. Poiché tali paesi sono interessati direttamente dalle modifiche introdotte dal presente regolamento, essi dovrebbero poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche, anche relativamente al sistema di scambio di informazioni sulle carte dei conducenti e sulle carte dell'officina. È pertanto opportuno istituire un forum sul tachigrafo.

(30) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione in materia di requisiti, funzioni di visualizzazione e di segnalazione e omologazione dei tachigrafi, nonché in materia di disposizioni dettagliate per i tachigrafi intelligenti; le procedure da seguire per condurre test sul campo e i moduli da utilizzare al fine di monito-

rare tali test; il modulo tipo per la giustificazione scritta della rimozione dei sigilli; le procedure comuni e specifiche necessarie per l'interconnessione dei registri elettronici; e le metodologie in cui si precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(31) Gli atti di esecuzione adottati ai fini del presente regolamento, che sostituiranno le disposizioni di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 e altre misure di esecuzione dovrebbero essere adottati entro il 2 marzo 2016. Tuttavia, se per una qualche ragione tali atti di esecuzione non fossero adottati in tempo utile, misure transitorie dovrebbero garantire la necessaria continuità.

(32) Gli atti di esecuzione di cui al presente regolamento non dovrebbero essere adottati dalla Commissione qualora il comitato di cui al presente regolamento non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.

(33) Nel contesto dell'applicazione dell'accordo AETR, i riferimenti al regolamento (CEE) n. 3821/85 dovrebbero essere intesi come riferimenti al presente regolamento. L'Unione esaminerà le misure necessarie da adottare in sede di Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per assicurare la necessaria coerenza tra il presente regolamento e l'accordo AETR.

(34) Conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha espresso un parere il 5 ottobre 2011.

(35) È pertanto opportuno abrogare il regolamento (CEE) n. 3821/85,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

PRINCIPI, AMBITO D'APPLICAZIONE E REQUISITI

1. Oggetto e principi. – 1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alle direttive 92/6/CEE e 92/106/CEE del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio.

I tachigrafi rispondono, per quanto riguarda le loro condizioni di costruzione, di installazione, di uso e di controllo, alle prescrizioni del presente regolamento.

2. Il presente regolamento stabilisce le condizioni e i requisiti applicabili all'utilizzo delle informazioni e dei dati, diversi dai dati personali, registrati, elaborati o memorizzati dai tachigrafi per fini diversi dalla verifica di conformità agli atti di cui al paragrafo 1.

2. Definizioni. – 1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006.

2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «tachigrafo» o «apparecchio di controllo», l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli del movimento, compresa la velocità, di tali veicoli,

in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, e dei dettagli di determinati periodi di attività dei loro conducenti;

b) «unità di bordo», il tachigrafo escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza del presente regolamento; l'unità di bordo è costituita, tra l'altro, da un'unità di elaborazione, una memoria di dati, una funzione di misurazione del tempo, due interfacce per carte intelligenti (per conducente e secondo conducente), una stampante, un dispositivo di visualizzazione, connettori e dispositivi per l'immissione di dati da parte dell'utente;

c) «sensore di movimento», una parte del tachigrafo che fornisce un segnale rappresentativo della velocità del veicolo e/o della distanza percorsa;

d) «carta tachigrafica», una carta a microprocessore destinata all'uso con il tachigrafo, che consente l'identificazione da parte del tachigrafo del ruolo del titolare della carta e consente il trasferimento e l'archiviazione dei dati;

e) «foglio di registrazione», un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare in un tachigrafo analogico e su cui i dispositivi di marcatura del tachigrafo analogico incidono le informazioni da registrare in maniera continuativa;

f) «carta del conducente», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un determinato conducente, che identifica il conducente e consente l'archiviazione dei dati sull'attività del conducente;

g) «tachigrafo analogico», un tachigrafo che usa un foglio di registrazione in conformità del presente regolamento;

h) «tachigrafo digitale», un tachigrafo che usa una carta tachigrafica in conformità del presente regolamento;

i) «carta di controllo», una carta ta-

chigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e, facoltativamente, il funzionario di controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati, nelle carte del conducente e, facoltativamente, nelle carte dell'officina per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;

j) «carta dell'azienda», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'impresa di trasporto stradale che deve usare veicoli muniti di tachigrafo, che identifica l'impresa di trasporto e consente la visualizzazione, il trasferimento e la stampa dei dati archiviati nel tachigrafo che sono stati bloccati da tale impresa di trasporto;

k) «carta dell'officina», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro al personale designato di un produttore di tachigrafi, un installatore, un costruttore di veicoli o un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibratura e l'attivazione dei tachigrafi e/o il loro trasferimento;

l) «attivazione», la fase in cui il tachigrafo diventa pienamente operativo e in grado di assolvere a tutte le sue funzioni, comprese quelle di sicurezza, tramite l'uso di una carta dell'officina;

m) «calibratura» del tachigrafo digitale, l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo, compresa l'identificazione e le caratteristiche del veicolo, da conservare nella memoria di dati tramite l'uso di una carta dell'officina;

n) «trasferimento», la copia, unitamente alla firma digitale, di una parte o di una serie completa di file di dati, registrati nella memoria di dati dell'unità di bordo o nella memoria della carta tachigrafica, a condizione che tale procedura non modifichi o cancelli i dati memorizzati;

o) «anomalia», un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante da un tentativo di frode;

p) «guasto», un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante dal cattivo o mancato funzionamento di un apparecchio;

q) «installazione», montaggio di un tachigrafo su un veicolo;

r) «carta non valida», una carta individuata come difettosa, o la cui autenticazione iniziale è stata respinta, ovvero la cui data di inizio di validità non è ancora stata raggiunta, o la cui data di scadenza è stata superata;

s) «controllo periodico», un insieme di operazioni effettuate per verificare il corretto funzionamento del tachigrafo, la corrispondenza tra le impostazioni e i parametri del veicolo e l'assenza di un eventuale collegamento del tachigrafo a dispositivi di manipolazione;

t) «riparazione», qualunque riparazione di un sensore di movimento o di un'unità di bordo che comporta l'interruzione dell'alimentazione di energia o del suo collegamento ad altri componenti del tachigrafo, ovvero l'apertura del sensore di movimento o dell'unità di bordo;

u) «omologazione», la procedura in base alla quale uno Stato membro, ai sensi dell'articolo 13, certifica che il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica da immettere nel mercato soddisfano i requisiti del presente regolamento;

v) «interoperabilità», la capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali sottostanti di scambiare dati e di condividere informazioni;

w) «interfaccia», strumento posto tra sistemi che fornisce i mezzi attraverso i quali detti sistemi possono collegarsi e interagire;

x) «misurazione del tempo», una registrazione digitale permanente del tempo (data e ora) universale coordinato (UTC);

y) «regolazione dell'ora», regolazione automatica dell'ora ad intervalli regolari ed entro un margine di tolleranza massimo di un minuto o una regolazione ef-

fettuata durante la calibratura;

z) «standard aperto», uno standard definito in un documento contenente le relative specifiche disponibile gratuitamente o a un prezzo simbolico, che può essere copiato, divulgato o usato a titolo gratuito o previo pagamento di un importo simbolico.

3. Ambito di applicazione. – 1. I tachigrafi sono installati e utilizzati sui veicoli immatricolati in uno Stato membro adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci e a cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.

2. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.

3. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006; essi ne informano immediatamente la Commissione.

4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;

b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85

applicabili fino al 30 settembre 2011;

c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e

d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

4 *bis*. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle disposizioni dettate di cui all'articolo 11, secondo comma, i veicoli muniti di tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.

5. Gli Stati membri possono disporre per i trasporti nazionali l'installazione e l'utilizzazione di tachigrafi, in conformità del presente regolamento, in qualsiasi veicolo per il quale dette installazione e utilizzazione non siano altrimenti richieste a norma del paragrafo 1.

4. Requisiti e dati da registrare. – 1. I tachigrafi, compresi i componenti esterni, le carte tachigrafiche e i fogli di registrazione soddisfano rigorosi requisiti tecnici o di altro genere in modo da consentire la corretta attuazione del presente regolamento.

2. Il tachigrafo e le carte tachigrafiche sono conformi ai seguenti requisiti.

Essi:

– registrano dati relativi al conducente, alla sua attività e al veicolo che siano accurati e attendibili,

– sono sicuri, specialmente al fine di garantire l'integrità e l'origine della fonte dei dati registrati dalle unità di bordo e dai sensori di movimento e da essi ricavati,

– sono interoperabili tra le varie gene-

razioni di unità di bordo e carte tachigrafiche,

– consentono una efficace verifica di conformità al presente regolamento e ad altri atti giuridici,

– hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento,

– sono di facile impiego.

3. I tachigrafi digitali registrano i seguenti dati:

a) distanza percorsa e velocità del veicolo;

b) misurazione del tempo;

c) punti di posizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1;

d) identità del conducente;

e) attività del conducente;

f) dati di controllo, di calibratura e di riparazione del tachigrafo, inclusa l'identificazione dell'officina;

g) anomalie e guasti.

4. I tachigrafi analogici registrano almeno i dati di cui al paragrafo 3, lettere a), b) ed e).

5. L'accesso ai dati memorizzati nel tachigrafo e nella carta tachigrafica possono essere concessi in qualsiasi momento:

a) alle autorità di controllo competenti;

b) all'impresa di trasporto interessata, affinché possa assolvere ai propri obblighi di legge, in particolare quelli di cui agli articoli 32 e 33.

6. I dati sono trasferiti nel minor tempo possibile alle imprese di trasporto o ai conducenti.

7. I dati registrati dal tachigrafo che è possibile trasmettere o raccogliere tramite il tachigrafo, mediante connessione senza fili o elettronicamente, sono resi sotto forma compatibile con i protocolli disponibili al pubblico secondo quanto definito negli standard aperti.

8. Onde assicurare che i tachigrafi e le carte tachigrafiche rispondano ai principi e ai requisiti del presente regolamento, in particolare del presente articolo,

la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo, prevedendo in particolare i mezzi tecnici relativi alle modalità di adempimento dei suddetti requisiti. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

9. Le disposizioni di cui al paragrafo 8 si basano, laddove sia opportuno, su norme e garantiscono l'interoperabilità e la compatibilità tra le varie versioni e generazioni di unità di bordo e tutte le carte tachigrafiche.

5. Funzioni del tachigrafo digitale.

I tachigrafi digitali svolgono le seguenti funzioni:

- misurazione della velocità e della distanza,
- controllo delle attività del conducente e delle condizioni di guida,
- controllo dell'inserimento e dell'estrazione delle carte tachigrafiche,
- registrazione delle immissioni manuali da parte del conducente,
- calibratura,
- registrazione automatica dei punti di posizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1,
- verifica delle attività di controllo,
- rilevamento e registrazione di anomalie e guasti,
- lettura della memoria di dati e registrazione e memorizzazione nella memoria di dati,
- lettura delle carte tachigrafiche e registrazione e memorizzazione nelle carte tachigrafiche,
- visualizzazione, segnalazione, stampa e trasferimento di dati verso dispositivi esterni,
- regolazione dell'ora e misurazione del tempo,
- comunicazione a distanza,
- gestione dei blocchi di un'impresa,
- prove incorporate e prove automatiche.

6. Visualizzazione e segnalazione. – 1. Le informazioni contenute nei tachigrafi digitali e nella carta tachigrafica relative alle attività del veicolo e ai conducenti e secondi conducenti sono visualizzate in modo chiaro, inequivocabile ed ergonomico.

2. Sono visualizzate le seguenti informazioni:

- a) ora;
- b) modalità di funzionamento;
- c) attività del conducente:
 - se l'attività in corso è la guida, il periodo di guida del conducente continuo in corso e il periodo cumulato di interruzione in corso,
 - se l'attività in corso è disponibilità/altre attività/riposo o interruzione la durata di tale attività (a partire dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso;
- d) dati relativi alle segnalazioni;
- e) dati relativi all'accesso guidato da menù.

Possono essere visualizzate altre informazioni, a condizione che siano chiaramente distinte da quelle di cui al presente paragrafo.

3. Al fine di agevolare il rispetto della legislazione applicabile, i tachigrafi digitali inviano ai conducenti un segnale di avviso quando rilevano un'anomalia e/o un guasto e prima del superamento del periodo massimo di guida continuo consentito.

4. I segnali sono visivi e possono essere anche acustici. I segnali di avviso hanno una durata di almeno 30 secondi, a meno che l'utente non confermi di averne preso atto premendo un tasto qualsiasi del tachigrafo. La causa della segnalazione deve essere visualizzata e deve rimanere visibile fino a quando l'utente non abbia confermato di averne preso atto mediante l'uso di un apposito tasto o comando del tachigrafo.

5. Onde assicurare che i tachigrafi rispondano ai requisiti del presente

articolo in materia di visualizzazione e segnalazione, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

7. Protezione dei dati. 1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e ai regolamenti (CE) n. 561/2006, (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009, alle direttive 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/106/CEE, nonché, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Gli Stati membri assicurano, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:

- a) l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8;
- b) l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi; e
- c) la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.

3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.

4. I proprietari dei veicoli, le imprese

di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.

CAPO II

TACHIGRAFO INTELLIGENTE

8. Registrazione della posizione del veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero. – 1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, e nel secondo comma, si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo

11, secondo comma, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.

2. Riguardo alla connessione del tachigrafo a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare, di cui al paragrafo 1, si fa uso unicamente delle connessioni ai servizi che gestiscono un servizio di posizionamento a titolo gratuito. Nel tachigrafo non sono archiviati permanentemente altri dati oltre a quelli espressi, ove possibile, in coordinate geografiche, per la determinazione dei luoghi di cui al paragrafo 1. I dati sulla posizione che devono essere temporaneamente memorizzati per consentire la registrazione automatica dei punti di cui al paragrafo 1 o per dare impulso al sensore di movimento non sono accessibili ad alcun utente e sono automaticamente cancellati non appena cessano di essere necessari alle suddette operazioni.

9. Diagnosi precoce remota di eventuale manomissione o uso improprio. – 1. Al fine di agevolare i controlli su strada mirati da parte delle autorità di controllo competenti, i tachigrafi installati sui veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11 possono comunicare con tali autorità mentre il veicolo è in movimento.

2. Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.

3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo autorizzate ad accertare le infrazioni degli atti legislativi dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.

4. I dati scambiati durante la comunicazione sono limitati ai dati necessari ai fini dei controlli su strada mirati dei veicoli muniti di un tachigrafo potenzialmente manomesso o usato impropriamente. Tali dati si riferiscono alle seguenti anomalie o dati registrati dal tachigrafo:

- il più recente tentativo di violazione della sicurezza,
- la più lunga interruzione dell'alimentazione di energia,
- guasto del sensore,
- errore dei dati di movimento,
- dati contrastanti sul movimento del veicolo,
- guida in assenza di una carta valida,
- inserimento della carta durante la guida,
- dati relativi alla regolazione dell'ora,
- dati relativi alla calibratura, comprese le date delle due calibrature più recenti,
- numero d'immatricolazione del veicolo,
- velocità registrata dal tachigrafo,
- superamento del periodo di guida massimo.

5. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini della verifica della conformità al presente regolamento. Non sono trasmessi a entità diverse dalle autorità che controllano i periodi di guida e di riposo e da organi giudiziari, nel contesto di un

procedimento giudiziario in corso.

6. I dati possono essere memorizzati unicamente dalle autorità di controllo per la durata di un controllo su strada e vengono eliminati al più tardi tre ore dopo la loro trasmissione a meno che non indichino un'eventuale manomissione o un eventuale uso improprio del tachigrafo. Se nel corso della fase successiva del controllo su strada la manomissione o l'uso improprio non sono confermati, i dati trasmessi sono eliminati.

7. Le imprese di trasporto che utilizzano il veicolo sono tenute a informare i conducenti della possibilità di una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce di eventuale manomissione o uso improprio dei tachigrafi.

8. Una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce del tipo descritto nel presente articolo non può in alcun caso determinare l'automatica applicazione di ammende o penali per il conducente o l'impresa di trasporto. L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, può decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sul tachigrafo. L'esito della comunicazione remota non preclude l'effettuazione di controlli casuali su strada da parte delle autorità competenti, sulla base del sistema di classificazione del rischio introdotto dall'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

10. Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti. I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11 possono essere muniti di interfacce standardizzate che consentono di usare i dati registrati o generati dal tachigrafo nel modo funzionamento, mediante un dispositivo esterno, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) l'interfaccia non pregiudica l'autenticità e l'integrità dei dati del tachigrafo;
- b) l'interfaccia è conforme alle nor-

me dettagliate di cui all'articolo 11;

c) il dispositivo esterno connesso all'interfaccia ha accesso ai dati personali, inclusi i dati relativi alla geolocalizzazione, solo previo consenso documentabile del conducente cui i dati si riferiscono.

I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.

11. Norme dettagliate per i tachigrafi intelligenti. Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

Entro il 21 agosto 2021 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma.

Entro il 21 febbraio 2022 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera *a bis*, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma:

- a) per quanto concerne le funzionalità del tachigrafo intelligente di cui al presente capo, esse includono i requisiti necessari per garantire la sicurezza, l'accuratezza e l'affidabilità dei dati quali forniti al tachigrafo dal servizio di posizionamento satellitare e dalla tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 8 e 9;
- b) specificano le diverse condizioni e requisiti affinché il servizio di posizionamento satellitare e della tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 8 e 9 sia esterno o integrato nel tachigrafo e, qualora sia esterno, specificano le condizioni di uso del segnale di posizionamento satellitare come secondo sensore di movimento;
- c) specificano gli standard necessari per l'interfaccia di cui all'articolo 10. Siffatti standard possono includere una norma in materia di distribuzione di diritti di accesso ai conducenti, alle officine, alle imprese di trasporto e di ruoli relativi al controllo dei dati registrati dal tachigrafo che si basano su un sistema di autenticazione/autorizzazione definito per l'interfaccia, come un certificato per ciascun livello di accesso, e fatta salva la sua fattibilità tecnica.

CAPO III OMOLOGAZIONE

12. Applicazioni. – 1. I produttori o i loro agenti presentano una domanda di omologazione di un tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica alle autorità di omologazione designate a tale scopo da ciascuno Stato membro.

2. Gli Stati membri comunicano alla

Commissione entro il 2 marzo 2015 la denominazione e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1, e successivamente forniscono aggiornamenti, in funzione delle necessità. La Commissione pubblica un elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet e la mantiene aggiornata.

3. Una domanda di omologazione è accompagnata dalle specifiche appropriate, ivi incluse le necessarie informazioni sui sigilli, e dai certificati di sicurezza, funzionalità e interoperabilità. Il certificato di sicurezza è rilasciato da un organismo di certificazione riconosciuto designato dalla Commissione.

I certificati di funzionalità è rilasciato al produttore dall'autorità competente per l'omologazione.

Il certificato di interoperabilità è rilasciato da un unico laboratorio sotto l'autorità e la responsabilità della Commissione.

4. Per il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica:

a) il certificato di sicurezza, relativamente all'unità di bordo, alle carte tachigrafiche, al sensore di movimento e alla connessione al ricevitore GNSS, ove il GNSS non sia integrato nelle unità di bordo, attesta quanto segue:

- i) la conformità con gli obiettivi di sicurezza;
- ii) l'espletamento delle seguenti funzioni di sicurezza: identificazione e autenticazione, autorizzazione, riservatezza, responsabilità, integrità, verifica, accuratezza e affidabilità del servizio;

b) il certificato di funzionalità attesta che l'articolo collaudato soddisfa i pertinenti requisiti a livello di funzioni svolte, di caratteristiche ambientali, di caratteristiche di compatibilità elettromagnetica, di conformità ai requisiti fisici e ad altri standard applicabili;

c) il certificato di interoperabilità attesta che l'articolo collaudato è pienamente interoperabile con i necessari modelli di tachigrafi o carte tachigrafiche.

5. Eventuali modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione devono essere notificati all'autorità che ha omologato l'apparecchio prima della loro attuazione. Tale autorità conferma al produttore l'estensione dell'omologazione oppure richiede un aggiornamento o una conferma dei certificati funzionale, di sicurezza e/o di interoperabilità pertinenti.

6. Non è possibile presentare una domanda relativa a qualunque tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica a più di uno Stato membro.

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate di applicazione uniforme del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

13. Concessione dell'omologazione.

Ogni Stato membro concede l'omologazione a qualsiasi modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica conforme alle prescrizioni di cui agli articoli 4 e 11 sempre che lo Stato membro sia in grado di controllare la conformità della produzione al modello omologato.

Ogni modifica o aggiunta a un modello omologato, deve ricevere un'ulteriore omologazione dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione iniziale.

14. Marchio di omologazione.

Gli Stati membri assegnano al richiedente un marchio di omologazione in conformità di un modello prestabilito per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio

di registrazione o carta tachigrafica da essi omologato ai sensi dell'articolo 13 e dell'allegato II. Tali modelli sono adottati dalla Commissione, mediante atti di esecuzione, in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

15. Omologazione o rifiuto.

Le autorità competenti dello Stato membro alle quali è stata presentata la domanda di omologazione trasmettono a quelle degli altri Stati membri, entro il termine di un mese, una copia della scheda di omologazione corredata di una copia dei documenti descrittivi necessari, anche con riguardo ai sigilli, per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica che esse omologano. Qualora le autorità competenti non concedano l'omologazione, comunicano il rifiuto dell'omologazione alle autorità degli altri Stati membri, insieme con la motivazione della decisione.

16. Conformità dell'apparecchio all'omologazione.

1. Qualora lo Stato membro che ha proceduto all'omologazione di cui all'articolo 13 constati che delle unità di bordo, dei sensori di movimento, dei fogli di registrazione o delle carte tachigrafiche recanti il marchio di omologazione da esso assegnato non sono conformi al modello che ha omologato, esso adotta le misure necessarie per assicurare la conformità della fabbricazione al modello omologato. Le misure adottate possono giungere, se necessario, fino al ritiro dell'omologazione.

2. Lo Stato membro che ha accordato un'omologazione deve revocarla se l'unità di bordo, il sensore di movimento, il foglio di registrazione o la carta tachigrafica che hanno formato oggetto dell'omologazione non sono conformi al presente regolamento o presentano,

nell'uso, un difetto di ordine generale che li renda inadatti alla loro destinazione.

3. Se lo Stato membro che ha accordato un'omologazione è informato da un altro Stato membro dell'esistenza di uno dei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, esso adotta, dopo aver consultato lo Stato membro notificante, le misure previste nei suddetti paragrafi, fatto salvo il paragrafo 5.

4. Lo Stato membro che constata l'esistenza di uno dei casi previsti al paragrafo 2 può sospendere l'immissione sul mercato e la messa in servizio dell'unità di bordo, del sensore di movimento, del foglio di registrazione o della carta tachigrafica interessati fino a nuovo avviso. Lo stesso avviene nei casi previsti al paragrafo 1 per le unità di bordo, i sensori di movimento, i fogli di registrazione o le carte tachigrafiche dispensati dalla verifica UE iniziale, se il produttore, dopo essere stato avvertito, non li rende conformi al modello omologato o alle prescrizioni del presente regolamento.

In ogni caso le autorità competenti degli Stati membri si informano reciprocamente e informano la Commissione, entro un mese, della revoca di un'omologazione precedentemente accordata o di qualsiasi altra misura presa in conformità dei paragrafi 1, 2 o 3, nonché dei motivi che giustificano tali provvedimenti.

5. Qualora uno Stato membro che ha concesso un'omologazione contesti l'esistenza di uno dei casi previsti dai paragrafi 1 e 2, di cui è stato informato, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la vertenza e ne tengono informata la Commissione.

Qualora, nel termine di quattro mesi dal momento della notifica di cui al paragrafo 3, i contatti tra gli Stati membri non abbiano condotto a un accordo, la Commissione, dopo aver consultato gli esperti di tutti gli Stati membri ed esaminato tutti i fattori pertinenti, quali i fat-

tori economici e tecnici, adotta, entro un termine di sei mesi dalla scadenza di tale periodo di quattro mesi, una decisione che viene notificata agli Stati membri interessati e comunicata contemporaneamente agli altri Stati membri. In ciascun caso la Commissione fissa il termine per l'esecuzione della propria decisione.

17. Omologazione dei fogli di registrazione. - 1. Il richiedente dell'omologazione per un modello di foglio di registrazione precisa nel modulo di domanda il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il foglio di registrazione in questione è destinato a essere utilizzato e fornisce, per il collaudo del foglio di registrazione, un apparecchio adeguato del (dei) tipo(i) appropriato(i).

2. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro indicano, sulla scheda di omologazione del modello di foglio di registrazione, il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il modello di foglio di registrazione può essere utilizzato.

18. Giustificazione delle decisioni di rifiuto.

Ogni decisione di rifiuto o di ritiro dell'omologazione di un modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica adottata in base al presente regolamento è motivata in maniera dettagliata. Essa è notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso offerte dalla legislazione vigente nello Stato membro in questione e dei termini per la presentazione dei ricorsi stessi.

19. Riconoscimento dei tachigrafi omologati.

Gli Stati membri non rifiutano l'immatricolazione né vietano la messa in circolazione o l'uso dei veicoli muniti di tachigrafo per motivi riguardanti tale apparecchio, se quest'ultimo è munito del

marchio di omologazione di cui all'articolo 14 e della targhetta di installazione di cui all'articolo 22, paragrafo 4.

20. Sicurezza. – 1. I produttori progettano, collaudano ed esaminano le unità di bordo, i sensori di movimento e le carte tachigrafiche messi in produzione in modo da rilevare le vulnerabilità che emergono in tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto e impedire o limitare il loro possibile sfruttamento. La frequenza dei test è stabilita, entro un periodo massimo di due anni, dallo Stato membro che ha emesso la scheda di omologazione.

2. A tal fine, i produttori presentano la documentazione necessaria per l'analisi di vulnerabilità all'organismo di certificazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

3. Ai fini del paragrafo 1 l'organismo di certificazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, effettua test sulle unità di bordo, sui sensori di movimento e sulle carte tachigrafiche per confermare che le vulnerabilità note non possano essere sfruttate da singoli in possesso di conoscenze di dominio pubblico.

4. Se, nel corso dei test di cui al paragrafo 1, si rilevano vulnerabilità in elementi del sistema (unità di bordo, sensori di movimento e carte tachigrafiche), la loro immissione sul mercato non è autorizzata. Se nel corso delle prove di cui al paragrafo 3 si rilevano vulnerabilità riguardo a elementi già sul mercato, il produttore o l'organismo di certificazione ne informano le autorità competenti dello Stato membro che ha concesso l'omologazione. Le suddette autorità competenti adottano tutte le misure necessarie affinché il problema sia affrontato, in particolare da parte del produttore, e informa immediatamente la Commissione delle vulnerabilità rilevate e delle misure previste o adottate, compresa, ove necessario, la revoca dell'omologazione in conformità con l'articolo 16, paragrafo 2.

21. Test sul campo. – 1. Gli Stati membri possono autorizzare test sul campo per i tachigrafi che non sono stati ancora omologati. Tali autorizzazioni dei test sul campo formano oggetto di riconoscimento reciproco da parte degli Stati membri.

2. I conducenti e le imprese di trasporto che partecipano ai test sul campo devono ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 561/2006. Al fine di dimostrare la conformità, i conducenti devono seguire la procedura descritta nell'articolo 35, paragrafo 2, del presente regolamento.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure da seguire per condurre test sul campo e i moduli da utilizzare al fine di monitorare tali test. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

CAPO IV

INSTALLAZIONE E ISPEZIONI

22. Installazione e riparazione. – 1. Sono autorizzati a effettuare le operazioni di installazione e riparazione dei tachigrafi soltanto gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati a tal fine dalle autorità competenti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 24.

2. Gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati sigillano il tachigrafo, conformemente alle specifiche incluse nella scheda di omologazione di cui all'articolo 15, dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, in modo da assicurare che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.

3. L'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli autorizzato appone un marchio particolare sui sigilli apposti e inoltre, per i tachigrafi digitali, inserisce i dati elettronici di sicurezza che con-

sentono i controlli di autenticazione. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro trasmettono alla Commissione il registro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza utilizzati, nonché le necessarie informazioni relative a tali dati. La Commissione, su richiesta, rende accessibili tali informazioni agli Stati membri.

4. Al fine di assicurare che l'installazione del tachigrafo è stata effettuata conformemente alle prescrizioni del presente regolamento una targhetta di installazione è apposta in modo da essere chiaramente visibile ed agevolmente accessibile.

5. I componenti del tachigrafo sono sigillati come specificato nella scheda di omologazione. Sono sigillate eventuali connessioni al tachigrafo potenzialmente vulnerabili rispetto a manomissioni, compresa la connessione tra il sensore di movimento e la scatola del cambio nonché, se del caso, la targhetta di montaggio.

La rimozione o la rottura di un sigillo è effettuata solamente:

- da installatori o da officine autorizzati dalle autorità competenti di cui all'articolo 24 a fini di riparazione, manutenzione o ricalibratura del tachigrafo, o da funzionari di controllo adeguatamente formati e, ove necessario, autorizzati a fini di controllo,
- a fini di riparazione o modifica del veicolo che alteri il sigillo. In siffatti casi, deve trovarsi a bordo del veicolo una giustificazione per iscritto della rimozione dei sigilli nella quale si dichiarino la data e l'ora in cui si sono infranti i sigilli. La Commissione elabora mediante atti di esecuzione un modulo di giustificazione per iscritto.

I sigilli rimossi o rotti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzata, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione o rottura. Qualora i sigilli siano stati rimossi o rotti a fini di controllo, essi pos-

sono essere sostituiti da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico senza indebito ritardo.

Qualora un funzionario di controllo rimuova un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le informazioni seguenti:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.

23. Ispezioni dei tachigrafi. - 1. I tachigrafi sono sottoposti a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. Ispezioni periodiche sono condotte almeno ogni due anni.

2. I controlli di cui al paragrafo 1 verificano almeno:

- che il tachigrafo sia installato correttamente ed idoneo al veicolo,
- il corretto funzionamento del tachigrafo,
- la presenza del marchio di omologazione sul tachigrafo,
- la presenza della targhetta di montaggio,
- l'integrità e l'efficacia di tutti i sigilli,
- l'assenza di eventuali collegamenti

del tachigrafo a dispositivi di manipolazione,

– le dimensioni dei pneumatici e la circonferenza effettiva dei pneumatici.

3. Le officine che conducono le ispezioni redigono una relazione sull'ispezione laddove debba essere posto rimedio a irregolarità di funzionamento del tachigrafo emerse a seguito di un'ispezione periodica o condotta su richiesta specifica dell'autorità nazionale competente. Essi tengono inoltre un elenco di tutte le relazioni redatte sulle ispezioni.

4. Le relazioni sulle ispezioni sono conservate almeno per i due anni successivi alla loro stesura. Gli Stati membri decidono durante tale periodo se le relazioni sulle ispezioni devono essere trattenute o trasmesse all'autorità competente. Quando conservi le relazioni sulle ispezioni, l'officina, le mette a disposizione insieme alle calibrature eseguite nel corso del periodo in questione su richiesta dell'autorità competente.

24. Autorizzazione di installatori, officine e costruttori del veicolo. – 1. Gli Stati membri autorizzano, sottopongono a controlli regolari e certificano gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli che possono effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni dei tachigrafi.

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli siano competenti e affidabili. A tale scopo istituiscono e pubblicano un insieme di chiare procedure e provvedono affinché vengano soddisfatti i criteri minimi seguenti:

- a) il personale abbia ricevuto una formazione adeguata;
- b) le attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti siano disponibili;
- c) gli installatori, le officine e i costruttori del veicolo godano di buona reputazione.

3. Le verifiche degli installatori o del-

le officine autorizzati sono condotte nel modo seguente:

a) gli installatori e le officine autorizzati sono sottoposti, almeno ogni due anni, a una verifica delle procedure da loro applicate durante la manipolazione dei tachigrafi. La verifica si concentra in particolare sulle misure di sicurezza adottate e sulla gestione delle carte dell'officina. Gli Stati membri possono effettuare tali verifiche senza condurre una visita in loco;

b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine autorizzati per controllare le calibrature, le ispezioni e le installazioni eseguite. Tali verifiche, nel corso di un anno, riguardano almeno il 10 % dell'insieme degli installatori e delle officine autorizzati.

4. Gli Stati membri e le rispettive autorità competenti prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori, officine, e imprese di trasporto stradale. In particolare, in caso di rischio grave di conflitto di interessi, sono adottate ulteriori misure specifiche affinché l'installatore o l'officina rispetti il presente regolamento.

5. Le autorità competenti degli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione, se possibile elettronicamente, le liste degli installatori e delle officine autorizzati e delle carte loro rilasciate. La Commissione pubblica tali liste sul suo sito Internet.

6. Le autorità competenti degli Stati membri revocano l'omologazione, temporaneamente o definitivamente, agli installatori, alle officine e ai costruttori del veicolo che non adempiono agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento.

25. Carte dell'officina. – 1. La durata di validità delle carte dell'officina non supera un anno. Al momento del rinnovo della carta dell'officina, l'autorità com-

petente provvede affinché l'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli soddisfisi i criteri di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

2. L'autorità competente rinnova una carta dell'officina entro 15 giorni lavorativi dalla ricezione di una valida richiesta di rinnovo e di tutta la necessaria documentazione. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta dell'officina, l'autorità competente fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una richiesta circostanziata a tale scopo. L'autorità competente tiene un registro delle carte smarrite, rubate o difettose.

3. Qualora uno Stato membro revochi l'omologazione di un installatore, di un'officina o dei costruttori del veicolo di cui all'articolo 24, deve anche revocare le carte di officina loro rilasciate.

4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione delle carte dell'officina distribuite agli installatori, alle officine e ai costruttori del veicolo autorizzati.

CAPO V CARTE DEL CONDUCENTE

26. Rilascio delle carte del conducente. –

1. La carte del conducente sono rilasciate, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. La carta è rilasciata entro un mese dalla ricezione della richiesta e di tutta la necessaria documentazione da parte dell'autorità competente.

2. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, si intende per «residenza normale» il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali,

a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso di una persona i cui legami professionali siano situati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che pertanto sia indotta a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia quella del luogo dei legami personali, purché la persona vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è richiesta allorché la persona effettui un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata.

3. I conducenti forniscono le prove del luogo della loro residenza normale con tutti i mezzi, quali, ad esempio, la carta d'identità o qualsiasi altro documento valido. Qualora le autorità competenti dello Stato membro che rilascia la carta del conducente abbiano dubbi circa la validità della dichiarazione relativa alla residenza normale, o anche ai fini di taluni controlli specifici, dette autorità possono chiedere qualsiasi informazione o prova supplementare.

4. Gli Stati membri possono, in casi debitamente giustificati ed eccezionali, rilasciare una carta del conducente temporanea e non rinnovabile, valida per un periodo massimo di 185 giorni, a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro oppure in uno Stato che è parte contraente dell'accordo AETR, a condizione che tale conducente abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa stabilita nello Stato membro di rilascio e presenti, nella misura in cui si applichi il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'attestato di conducente di cui a tale regolamento.

Sulla base dei dati forniti dagli Stati membri, la Commissione sorveglia attentamente l'applicazione del presente

paragrafo. Essa riferisce i propri accertamenti ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio e si accerta in particolare se le carte del conducente temporanee provochino eventuali conseguenze negative sul mercato del lavoro e che non siano rilasciate di consuetudine carte temporanee a conducenti nominativamente individuati in più di un'occasione. In tali casi, la Commissione può presentare un'appropriata proposta legislativa volta alla revisione del presente paragrafo.

5. Le autorità competenti dello Stato membro di rilascio adottano le misure adeguate per assicurarsi che il richiedente non sia già titolare di una carta di conducente in corso di validità e personalizzano la carta del conducente facendo sì che i relativi dati siano visibili e sicuri.

6. La durata di validità della carta del conducente non è superiore a cinque anni.

7. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa tranne qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che la carta è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare oppure che la carta in suo possesso è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro di rilascio il più presto possibile, indicando i motivi del ritiro o della sospensione. Se si prevede che per la restituzione della carta siano necessarie più di due settimane, lo Stato membro che procede alla sospensione o al ritiro informa lo Stato membro di rilascio, entro le due settimane, dei motivi della sospensione o del ritiro.

7 bis L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del

conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.

8. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per impedire la falsificazione delle carte del conducente.

9. Il presente articolo non osta a che uno Stato membro rilasci una carta del conducente a un conducente che ha la sua residenza normale in una parte del territorio di tale Stato membro a cui non si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, purché in tali casi si applichino le pertinenti disposizioni del presente regolamento.

27. Utilizzo delle carte del conducente.

– 1. La carta del conducente è personale.

2. Il conducente non può essere titolare di più di una carta valida del conducente ed è autorizzato solamente a usare la propria carta personalizzata. È vietato l'uso di carte difettose o il cui periodo di validità sia scaduto.

28. Rinnovo delle carte del conducente.

– 1. Qualora il conducente desideri rinnovare la sua carta del conducente, deve presentare domanda presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale al più tardi entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della carta.

2. Se, in caso di rinnovo, lo Stato membro di residenza normale del conducente è diverso da quello che ha rilasciato la sua attuale carta, e qualora sia richiesto alle autorità del primo Stato membro di procedere al rinnovo della carta del conducente, esse informano le autorità che hanno rilasciato la carta in scadenza dei motivi esatti del rinnovo della medesima.

3. In caso di richiesta di rinnovo di una carta il cui periodo di validità è prossimo a scadenza, l'autorità competente fornisce una nuova carta prima della data di scadenza, a condizione che la richiesta

sia stata inoltrata entro i termini previsti al paragrafo 1.

29. Carte rubate, smarrite o difettose. –

1. Le autorità che rilasciano la carta registrano le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità.

2. In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente la restituisce all'autorità competente dello Stato membro della sua residenza normale. Il furto della carta del conducente è formalmente dichiarato alle autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto.

3. Qualsiasi smarrimento della carta del conducente è oggetto di formale dichiarazione alle autorità competenti dello Stato di rilascio e presso quelle dello Stato membro di residenza normale del conducente, ove non siano le medesime.

4. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale. Tali autorità forniscono una carta sostitutiva entro otto giorni lavorativi dal momento della ricezione di una domanda circostanziata a tale scopo.

5. Nei casi riportati al paragrafo 4, il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, ove ciò sia indispensabile per riportare il veicolo alla sua sede, a condizione che il conducente possa provare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

30. Riconoscimento reciproco e scambio delle carte del conducente. – 1. Le carte del conducente rilasciate dagli Stati membri formano oggetto di riconoscimento reciproco.

2. Qualora il titolare di una carta del conducente in corso di validità rilasciata da uno Stato membro abbia stabilito la propria residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere che la sua carta sia scambiata con una carta del conducente equivalente. Spetta allo Stato membro che effettua lo scambio verificare se la carta presentata è ancora in corso di validità.

3. Gli Stati membri che effettuano lo scambio restituiscono la vecchia carta alle autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata, indicando le ragioni di tale restituzione.

4. Quando uno Stato membro restituisce o scambia una carta del conducente, tale sostituzione o scambio, nonché ogni sostituzione o scambio ulteriore, sono registrati in tale Stato membro.

31. Scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente. –

1. Al fine di assicurare che il richiedente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità a norma dell'articolo 26, gli Stati membri mantengono dei registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente, comprese quelle di cui all'articolo 26, paragrafo 4, per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità delle suddette carte:

- cognome e nome del conducente,
- data di nascita e, se disponibile, luogo di nascita del conducente,
- numero della patente di guida in corso di validità e paese di rilascio (se applicabile),
- situazione della carta del conducente,
- numero della carta del conducente.

2. La Commissione e gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutta l'Unione europea, utilizzando il sistema di messaggeria TACHOnet di cui alla raccomandazione 2010/19/UE o un siste-

ma compatibile. Qualora si utilizzi un sistema compatibile, lo scambio di dati elettronici con tutti gli altri Stati membri sarà possibile mediante il sistema di messaggiera TACHOnet.

3. Al momento del rilascio, sostituzione e, ove necessario, rinnovo di una carta del conducente, gli Stati membri verificano attraverso lo scambio di dati elettronici che il conducente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità. Lo scambio di dati deve limitarsi ai dati necessari ai fini della verifica in questione.

4. I funzionari di controllo possono avere accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità di una carta del conducente.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione per fissare le procedure comuni e le specifiche necessarie per l'interconnessione a norma del paragrafo 2, inclusi il formato dei dati da scambiare, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali, le procedure di accesso e i meccanismi di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

CAPO VI

UTILIZZO DELL'APPARECCHIO

32. Utilizzo corretto dei tachigrafi. – 1. Le imprese di trasporto e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso dei tachigrafi digitali e delle carte del conducente. Le imprese di trasporto e i conducenti che utilizzano i tachigrafi analogici ne garantiscono il buon funzionamento, nonché il buon uso dei fogli di registrazione.

2. I tachigrafi digitali non sono impostati in modo tale da selezionare automaticamente una specifica categoria di attività allo spegnimento del motore o dell'accensione del veicolo, a meno che il

conducente mantenga la facoltà di selezionare manualmente l'idonea categoria di attività.

3. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione o registrati nel tachigrafo oppure sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal tachigrafo. Sono altresì vietate le manomissioni del tachigrafo, del foglio di registrazione o della carta del conducente atte a falsificare i dati e/o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Nel veicolo non deve essere presente alcun dispositivo che possa essere utilizzato a tal fine.

4. I veicoli non sono muniti di più di un tachigrafo tranne ai fini dei test sul campo di cui all'articolo 21.

5. Gli Stati membri vietano la produzione, la distribuzione, la pubblicità e/o la vendita di dispositivi costruiti e/o intesi per la manomissione dei tachigrafi.

33. Responsabilità delle imprese di trasporto. – 1. Le imprese di trasporto garantiscono che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, che siano digitali o analogici, effettuano controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente e non forniscono ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dei tachigrafi.

Le imprese di trasporto rilasciano ai conducenti di veicoli dotati di tachigrafi analogici un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale dei fogli di registrazione, della durata del servizio e della necessità di sostituire eventualmente i fogli di registrazione danneggiati o quelli ritirati da un funzionario incaricato del controllo. Le imprese di trasporto consegnano ai conducenti soltanto fogli di registrazione di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio

installato a bordo del veicolo.

Qualora un veicolo sia dotato di un tachigrafo digitale, l'impresa di trasporto e il conducente provvedono affinché, tenuto conto della durata del servizio, la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo su richiesta di un agente incaricato del controllo possa effettuarsi correttamente in caso di ispezione.

2. Le imprese di trasporto conservano i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti tabulati per conformarsi all'articolo 35, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilasciano una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. Le imprese di trasporto forniscono altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono, assieme agli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta dei funzionari di controllo.

3. Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni del presente regolamento commesse dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione. Gli Stati membri possono, tuttavia, subordinare tale responsabilità all'infrazione da parte dell'impresa del primo comma, paragrafo 1, del presente articolo e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.

34. Utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione. – 1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del

conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.

2. I conducenti proteggono adeguatamente i fogli di registrazione e le carte del conducente e non utilizzano fogli di registrazione o carte del conducente sporchi o deteriorati.

3. Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare il tachigrafo installato sul veicolo stesso, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv):

a) se il veicolo è munito di tachigrafo analogico, sono inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando di sporcare il foglio di registrazione; oppure

b) se il veicolo è munito di tachigrafo digitale, sono inseriti sulla carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento di dati manuale del tachigrafo.

Gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.

4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo digitale, ciascun conducente provvede a inserire la propria carta di conducente nella fessura corretta del tachigrafo.






Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo analogico, i conducenti apportano le necessarie modifiche ai fogli di registrazione, in modo che l'informazione pertinente sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida.

5. I conducenti:

a) assicurano la concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio di registrazione e l'ora ufficiale nel paese di immatricolazione del veicolo;

b) azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i se-

guenti periodi di tempo:

- i) sotto il simbolo : il tempo di guida;
- ii) sotto il simbolo : «altre mansioni», vale a dire attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti;
- iii) sotto il simbolo : «i tempi di disponibilità», secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE;
- iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia;
- v) sotto il simbolo «nave traghetto/convoglio ferroviario»: in aggiunta al simbolo : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.

6. Ciascun conducente di un veicolo munito di tachigrafo analogico deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:

- a) all'inizio dell'utilizzazione del foglio di registrazione, cognome e nome;
- b) data e luogo in cui hanno luogo l'inizio e la fine dell'utilizzazione del foglio;
- c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato il conducente prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio di registrazione;
- d) la lettura del contachilometri:
 - i) prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione;
 - ii) alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio di registrazione;
 - iii) in caso di cambio di veicolo

durante la giornata di servizio, la lettura effettuata sul primo veicolo al quale è stato assegnato e quella effettuata sul veicolo al quale è assegnato successivamente;

- e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo;
- f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

Entro il 2 febbraio 2022 il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti in-

seriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.

35. Carte del conducente e fogli di registrazione danneggiati. – 1. Nel caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni o della carta del conducente, i conducenti devono conservare il foglio di registrazione o la carta del conducente deteriorati insieme con qualsiasi foglio di registrazione di riserva utilizzato per sostituirlo.

2. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve:

a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato:

- i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;
- ii) i periodi di cui all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv);

b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dal tachigrafo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

36. Registrazioni che devono essere in possesso del conducente. – 1. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo analogico, deve essere in grado di presentare, su richiesta dei funzionari addetti ai controlli:

i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei ventotto giorni precedenti;

ii) la carta del conducente, se la possiede; e

iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

2. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo digitale, deve essere in grado di presentare, su richiesta dei funzionari addetti ai controlli:

i) la sua carta di conducente;

ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006;

iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto ii) nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un tachigrafo analogico.

3. Un funzionario abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni, quali quelle di cui all'articolo 29, paragrafo 2, e all'articolo 37, paragrafo 2, del presente regolamento.

37. Procedure in caso di funzionamento difettoso dell'apparecchio. – 1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso di un tachigrafo, l'impresa di trasporto deve farlo riparare da un installatore o da un'officina autorizzati, non appena le circostanze lo consentano.

Se il ritorno alla sede dell'impresa

di trasporto può essere effettuato solo dopo un periodo superiore a una settimana a decorrere dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso.

Gli Stati membri prevedono nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 41 la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo per i casi in cui non si ripari il guasto o il funzionamento difettoso alle condizioni stabilite al primo e al secondo comma del presente paragrafo, nella misura in cui ciò sia conforme con la legislazione nazionale dello Stato membro in questione.

2. Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo, il conducente riporta i dati che consentono la propria identificazione (nome, carta del conducente o numero della patente di guida), ivi compresa la firma e le indicazioni relative ai periodi di tempo che non sono più correttamente registrati o stampati dal tachigrafo:

- a) sul foglio o sui fogli di registrazione; oppure
- b) su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o da conservare insieme con la carta del conducente.

CAPO VII

CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE E SANZIONI

38. Funzionari di controllo. – 1. Ai fini di un efficace controllo di conformità al presente regolamento, devono essere messi a disposizione dei funzionari di controllo autorizzati sufficienti apparecchiature e adeguati poteri giuridici per consentire loro di svolgere i loro compiti in conformità del presente regolamento. Tali apparecchiature comprendono in particolare:

- a) carte di controllo che consentono l'accesso ai dati registrati nei tachigrafi e nelle carte tachigrafiche e fa-

coltativamente nelle carte dell'officina;

- b) gli strumenti necessari per trasferire file di dati delle unità di bordo e delle carte tachigrafiche e per poter analizzare tali file di dati e i documenti stampati prodotti dai tachigrafi digitali, raffrontandoli con i fogli di registrazione o i diagrammi dei tachigrafi analogici.

2. Qualora, a seguito di un controllo, i funzionari di controllo raccolgano prove sufficienti a sostegno di un legittimo sospetto di frode, essi hanno la facoltà di accompagnare il veicolo da un'officina autorizzata per eseguire ulteriori prove, e quindi verificare, in particolare, che il tachigrafo:

- a) funzioni correttamente;
- b) registri e memorizzi correttamente i dati e che i parametri di calibratura siano corretti.

3. I funzionari di controllo hanno la facoltà di chiedere alle officine autorizzate di effettuare le prove di cui al paragrafo 2 nonché prove specifiche destinate a rilevare la presenza di dispositivi di manipolazione. Qualora siano rilevati dispositivi di manipolazione, l'apparecchio, compreso il dispositivo stesso, l'unità di bordo o le sue componenti e la carta del conducente, possono essere rimossi dal veicolo e possono essere utilizzati come prova in conformità delle norme procedurali nazionali relative all'utilizzo di prove come quelle in questione.

4. I funzionari di controllo si avvalgono, se del caso, della possibilità di controllare i tachigrafi e le carte dei conducenti che si trovano sul posto nel corso di un controllo svolto nei locali delle imprese.

39. Formazione dei funzionari di controllo. – 1. Gli Stati membri provvedono affinché i funzionari di controllo ricevano una formazione adeguata a effettuare l'analisi dei dati registrati e la verifica dei tachigrafi al fine di giungere ad un

controllo e un'attuazione efficaci e armonizzati.

2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai requisiti di formazione per i loro funzionari di controllo entro il 2 settembre 2016.

3. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure che precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, inclusa la formazione sulle tecniche per orientare i controlli e per rilevare i dispositivi di manomissione e frode. Tali misure comprendono orientamenti per facilitare l'applicazione delle pertinenti norme del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 561/2006. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

4. Gli Stati membri includono i contenuti specificati dalla Commissione nella formazione impartita ai funzionari di controllo.

40. Assistenza reciproca.

Gli Stati membri si accordano assistenza reciproca ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del controllo della relativa applicazione.

Nell'ambito di tale assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri, in particolare, si inviano reciprocamente, con regolarità, tutte le informazioni disponibili riguardanti le infrazioni al presente regolamento da parte degli installatori e delle officine, le tipologie di pratiche di manomissione e le eventuali sanzioni comminate per tali infrazioni.

41. Sanzioni. – 1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità degli ordinamenti costituzionali nazionali, il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non

discriminatorie e sono conformi alle categorie di violazioni di cui alla direttiva 2006/22/CE.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro il 2 marzo 2016. Essi informano la Commissione in merito a qualsiasi successiva modifica di tali misure.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI FINALI

42. Comitato. – 1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

43. Forum sul tachigrafo. – 1. Al fine di incoraggiare il dialogo sulle questioni tecniche concernenti i tachigrafi è istituito un forum sul tachigrafo tra gli esperti degli Stati membri, membri del comitato di cui all'articolo 42, e gli esponenti dei paesi terzi che utilizzano il tachigrafo ai sensi dell'accordo AETR.

2. Gli Stati membri dovrebbero delegare come esperti presso il forum sul tachigrafo gli esperti che fanno parte del

comitato di cui all'articolo 42.

3. Il forum sul tachigrafo è aperto alla partecipazione di esperti di Paesi terzi che non sono contraenti dell'accordo AETR.

4. I soggetti interessati, i rappresentanti dei costruttori di veicoli, i produttori di tachigrafi, le parti sociali e il Garante europeo della protezione dei dati sono invitati a partecipare al forum sul tachigrafo.

5. Il forum sul tachigrafo adotta il proprio regolamento interno.

6. Il forum sul tachigrafo si riunisce almeno una volta all'anno.

44. Comunicazione delle misure nazionali.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento entro trenta giorni a decorrere dalla relativa data di adozione e per la prima volta entro il 2 marzo 2015.

45. Modifica del regolamento(CE) n. 561/2006.

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) all'articolo 3, dopo la lettera *a*), è aggiunta la lettera seguente:

«*a bis*) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di cento km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.»;

2) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:

a) alle lettere *d*), *f*) e *p*) le parole «50 chilometri» o «50 km» sono sostituite dalle parole «cento km»;

b) alla lettera *d*), il primo comma è sostituito dal seguente:

«*d*) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio (*1) per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

46. Misure transitorie.

Nella misura in cui gli atti di esecuzione di cui al presente regolamento non siano stati adottati, onde far sì che tali atti siano attuati al momento dell'applicazione dello stesso, le disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85, comprese quelle contenute nell'allegato I B, continuano ad applicarsi a titolo transitorio, sino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento.

47. Abrogazione.

Il regolamento (CEE) n. 3821/85 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento.

48. Entrata in vigore.

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

Fatte salve le misure transitorie di cui all'articolo 46, esso ha effetto a decorrere dal 2 marzo 2016. Tuttavia, gli articoli 24, 34 e 45 del presente regolamento, si applicano a decorrere dal 2 marzo 2015.

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

Fatto a Strasburgo, il 4 febbraio 2014.

ALLEGATO I

Condizioni di costruzione, di prova, di
montaggio e di controllo dei tachigrafi
analogici
(*Omissis*)

ALLEGATO II

Marchio e scheda di omologazione
(*Omissis*)

Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 n. 1054

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi¹

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

visto il parere del Comitato delle regioni, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile, nonché per garantire la non di-

scriminazione e attrarre lavoratori qualificati. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

(2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, ha messo in luce alcune carenze nell'attuazione del quadro giuridico. La scarsa chiarezza delle norme in materia di periodi di riposo settimanale, di strutture per il riposo e di interruzioni in situazione di multipresenza, nonché l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono state fonte di interpretazioni e pratiche di esecuzione divergenti da uno Stato membro all'altro. Diversi Stati membri di recente hanno

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 249/1 del 31 luglio 2020.

adottato misure unilaterali che hanno ulteriormente aggravato l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori. Tuttavia, i periodi di guida massimi giornalieri e settimanali sono efficaci per migliorare le condizioni sociali dei conducenti e la sicurezza stradale in generale. Per garantire il rispetto delle norme, sono necessari sforzi continui.

(3) Al fine di promuovere la sicurezza stradale, è importante incoraggiare le imprese di trasporto ad adottare una cultura della sicurezza che sia rispettata a tutti i livelli. In particolare, al fine di impedire infrazioni delle norme relative alla guida e al riposo o evitare che sia messa a repentaglio la sicurezza stradale, non dovrebbe essere consentito associare la retribuzione basata sui risultati al tempo necessario per il trasporto dei passeggeri verso le loro destinazioni o per la consegna delle merci.

(4) La valutazione *ex post* del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'esecuzione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è avvenuta principalmente a causa della scarsa chiarezza delle stesse, a un uso inefficiente e difforme degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.

(5) Per maggiore chiarezza e coerenza è opportuno definire l'esenzione dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per l'uso non commerciale di un veicolo.

(6) Norme chiare, adeguate, proporzionate ed eseguite in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire gli obiettivi strategici di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, assicurare una concorrenza non distorta ed equa fra i trasportatori, nonché di contribuire a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.

(7) Gli obblighi vigenti in materia di

interruzioni si sono rivelati inadeguati e poco pratici per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare l'obbligo relativo alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti effettuati da conducenti in multipresenza, senza compromettere la sicurezza del conducente e la sicurezza stradale.

(8) I conducenti che effettuano trasporti internazionali di merci a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Gli obblighi vigenti in materia di riposo settimanale regolare potrebbero prolungare senza necessità tali periodi. È pertanto auspicabile adattare le disposizioni relative ai periodi di riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto internazionale rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per il loro periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. Date le differenze tra il trasporto di passeggeri e quello di merci, questa possibilità non dovrebbe applicarsi ai conducenti allorché effettuano il trasporto di passeggeri.

(9) La flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti dovrebbe essere sempre trasparente e prevedibile per il conducente, senza mai compromettere la sicurezza stradale – per via dell'innalzamento del livello di fatica dei conducenti – né deteriorare le condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe quindi alterare l'orario di lavoro vigente del conducente o il periodo di guida massimo quindicinale e dovrebbe essere soggetta a norme più severe riguardanti la compensazione dei periodi di riposo ridotti.

(10) Al fine di evitare un uso improprio di detta flessibilità, è essenziale definirne chiaramente l'ambito di applicazione così come prevedere controlli adeguati. Tale ambito di applicazione dovrebbe dunque limitarsi a quei con-

ducenti che nel periodo di riferimento trascorrono i periodi di riposo settimanale ridotti al di fuori degli Stati membri dell'impresa e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente. Le verifiche del caso possono essere svolte consultando le registrazioni dei tachigrafi effettuate su strada e nei locali dell'impresa di trasporto, in quanto contengono la posizione dell'inizio e della fine del periodo di riposo, nonché informazioni riguardanti i singoli conducenti.

(11) Al fine di garantire un'esecuzione efficace, è essenziale che le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli su strada, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 56 giorni precedenti.

(12) I rapidi progressi tecnologici stanno portando alla progressiva automazione dei sistemi di guida, che richiedono input diretti inferiori o pari a zero da parte del conducente. Per far fronte a tali cambiamenti può essere necessario adeguare la legislazione vigente, comprese le norme relative ai periodi di guida e di riposo, al fine di garantire la sicurezza stradale e condizioni di parità nonché migliori condizioni di lavoro, consentendo nel contempo all'Unione di svolgere un ruolo pionieristico in materia di tecnologie e prassi innovative. È quindi opportuno che la Commissione presenti una relazione di valutazione sull'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, che contempli altresì i vantaggi delle tecnologie di guida autonoma. Tale relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

(13) Al fine di promuovere il progresso sociale è opportuno specificare il luogo in cui può essere effettuato il periodo di riposo settimanale garantendo ai conducenti adeguate condizioni di riposo. La qualità dell'alloggio è di particolare importanza durante i periodi di riposo settimanale regolare che il conducente

dovrebbe trascorrere in un alloggio adeguato al di fuori della cabina del veicolo, a spese dell'impresa di trasporto in quanto datore di lavoro. Al fine di assicurare buone condizioni di lavoro e di sicurezza per i conducenti, è opportuno chiarire l'obbligo di fornire loro un alloggio di qualità e che tenga conto delle specificità di genere per i periodi di riposo settimanale regolari, se effettuati lontano da casa.

(14) È altresì necessario disporre che le imprese di trasporto organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi e che i conducenti possano beneficiare di lunghi periodi di riposo presi a compensazione dei periodi di riposo settimanale ridotti. L'organizzazione del ritorno dovrebbe consentire di raggiungere una sede delle attività dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento o il luogo di residenza del conducente e quest'ultimo è libero di scegliere dove trascorrere il suo periodo di riposo. Per dimostrare che l'impresa di trasporto ottempera agli obblighi in materia di organizzazione del ritorno regolare, essa dovrebbe essere in grado di utilizzare le registrazioni del tachigrafo, il registro di servizio del conducente o altra documentazione. Tali prove dovrebbero essere disponibili presso i locali dell'impresa di trasporto per essere presentate su richiesta delle autorità di controllo.

(15) Se da un lato non è possibile effettuare i periodi di riposo settimanale regolari e periodi di riposo più lunghi all'interno del veicolo o in un'area di parcheggio, ma soltanto in un alloggio adeguato – che può essere adiacente a un'area di parcheggio –, dall'altro è della massima importanza permettere ai conducenti di individuare aree di parcheggio sicure e protette che offrano adeguati livelli di sicurezza e strutture idonee. La Commissione ha già studiato modalità per incentivare lo sviluppo di

aree di parcheggio di alta qualità, compresi i requisiti minimi necessari. È quindi opportuno che la Commissione elabori norme relative ad aree di parcheggio sicure e protette che contribuiscano a promuovere aree di parcheggio di alta qualità. Tali norme possono essere riviste al fine di includere un migliore accesso ai combustibili alternativi, in linea con le politiche che sviluppano tale infrastruttura. È inoltre importante che le aree di parcheggio siano tenute sgombre da ghiaccio e neve.

(16) Le aree di parcheggio sicure e protette dovrebbero essere soggette a procedure di verifica affinché siano certificate in conformità degli standard dell'Unione. Tali procedure di verifica dovrebbero garantire altresì che le aree di parcheggio continuino a rispettare i suddetti standard. La Commissione dovrebbe quindi essere incaricata di elaborare una procedura di certificazione per lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette nell'Unione.

(17) Ai fini della sicurezza stradale e dell'applicazione delle norme, tutti i conducenti dovrebbero essere pienamente a conoscenza delle norme relative ai periodi di guida e di riposo come pure dei pericoli della fatica. A tale riguardo è importante poter accedere facilmente a informazioni sulle strutture di riposo disponibili. La Commissione dovrebbe quindi fornire informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette attraverso un sito web di agevole consultazione. Tali informazioni dovrebbero essere mantenute aggiornate.

(18) Al fine di garantire la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio in modo continuativo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla definizione di norme relative al livello di servizio in aree di parcheggio sicure e protette, nonché di procedure per certificare la sicurezza

e la protezione delle aree di parcheggio. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(19) Gli orientamenti TEN-T rivisti, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, prevedono lo sviluppo di aree di parcheggio sulle autostrade ogni 100 km circa per fornire spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza. Al fine di accelerare e promuovere la costruzione di adeguate infrastrutture di parcheggio, è importante che siano disponibili sufficienti opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione, conformemente agli atti giuridici vigenti e futuri dell'Unione che definiscono le condizioni per il sostegno finanziario.

(20) In molti casi le operazioni di trasporto su strada all'interno dell'Unione comportano una tratta effettuata in nave traghetto o su convoglio ferroviario. Per tali operazioni è pertanto opportuno stabilire disposizioni chiare e appropriate in materia di periodi di riposo e di interruzioni.

(21) I conducenti devono talvolta far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare periodi di riposo settimanale senza violare le norme dell'Unione. È auspicabile permettere ai conducenti di affrontare più facilmente

tali circostanze impreviste consentendo loro di raggiungere la destinazione per il periodo di riposo settimanale. Tali circostanze eccezionali sono improvvise e inevitabili e non possono essere previste, e si verificano quando inaspettatamente diviene impossibile, per un breve periodo di tempo, applicare le disposizioni del presente regolamento nella loro interezza. Non è quindi possibile invocare in maniera sistematica tali circostanze per eludere il rispetto del presente regolamento. Ai fini di una corretta esecuzione, il conducente dovrebbe documentare le circostanze eccezionali che comportano un discostamento dalle norme. Inoltre, dovrebbero essere garantiti tempi di guida non eccessivi.

(22) Per ridurre e prevenire prassi esecutive divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'esecuzione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.

(23) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che le norme nazionali in materia di sanzioni applicabili alle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio siano applicate in modo effettivo, proporzionato e dissuasivo. È importante assicurare ai professionisti un facile accesso alle informazioni sulle sanzioni che si applicano in ciascuno Stato membro. L'Autorità europea del lavoro, istituita dal regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, potrebbe facilitare tale accesso mettendo a disposizione le informazioni sul sito web unico a livello di Unione, istituito dal regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, che funge da portale unico per accedere alle fonti e ai servizi di informazione a livello di Unione e nazionale in tutte le lingue

ufficiali dell'Unione.

(24) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione, al fine di chiarire le disposizioni di detto regolamento e stabilire approcci comuni per quanto riguarda la loro applicazione e attuazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(25) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di prevedere disposizioni dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrazione e conservazione dei dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo, nonché disposizioni dettagliate necessarie all'applicazione uniforme delle disposizioni su requisiti e funzioni in materia di dati nonché l'installazione dei tachigrafi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

(26) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno i sistemi tachigrafici vigenti e intelligenti e i tachigrafi intelligenti dovrebbero diventare obbligatori anche per i veicoli commerciali leggeri al di sopra di un certo peso e che operano nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi. Si dovrebbero pertanto migliorare le funzionalità del tachigrafo al fine di ottenere un posizionamento più preciso.

(27) L'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale, la rapida evoluzione delle nuove tecnologie, la digitalizzazione in tutta l'economia dell'Unione e la necessità di condizioni di parità tra le imprese nel settore del trasporto internazionale su strada rendono

necessario abbreviare il periodo transitorio per l'installazione dei tachigrafi intelligenti nei veicoli immatricolati. I tachigrafi intelligenti contribuiranno a semplificare i controlli, facilitando così il lavoro delle autorità nazionali.

(28) Per garantire che i conducenti, i trasportatori e le autorità di controllo beneficino al più presto dei vantaggi dei tachigrafi intelligenti, fra cui la registrazione automatica degli attraversamenti di frontiera, il parco veicoli esistente dovrebbe essere dotato di tali dispositivi entro un termine adeguato dall'entrata in vigore delle norme tecniche dettagliate. Tale periodo assicurerà un tempo sufficiente per la preparazione.

(29) Nei veicoli sprovvisti di tachigrafi intelligenti, l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa.

(30) La registrazione delle attività sul tachigrafo è una parte importante del lavoro dei conducenti. È quindi essenziale che i conducenti ricevano adeguate formazioni su come utilizzare le nuove funzioni dei tachigrafi immessi sul mercato. I costi relativi a tali formazioni dovrebbero essere sostenuti dalle imprese di trasporto in quanto datrici di lavoro.

(31) I funzionari addetti al controllo che verificano il rispetto della pertinente normativa dell'Unione nel settore del trasporto su strada devono far fronte alle sfide poste dalla varietà dei dispositivi tachigrafici in uso e dalle sofisticate tecniche di manipolazione in rapida evoluzione. Ciò vale soprattutto quando tali controlli sono effettuati su strada. È quindi essenziale che i funzionari addetti al controllo ricevano un'adeguata formazione per essere pienamente al corrente degli ultimi sviluppi tecnologici e delle ultime tecniche di manipolazione.

(32) Per ridurre gli oneri a carico delle imprese di trasporto e delle autorità di controllo nel caso in cui un funzionario

addetto al controllo rimuova il sigillo di un tachigrafo a fini di controllo, si dovrebbe consentire al funzionario addetto al controllo di apporre nuovamente il sigillo in talune circostanze ben documentate.

(33) Tenuto conto dei continui sviluppi tecnologici, la Commissione sta valutando la possibilità di sviluppare nuove soluzioni tecniche che offrano gli stessi vantaggi e i livelli di sicurezza del tachigrafo intelligente, a parità di costi connessi o a costi connessi inferiori.

(34) È importante che le imprese di trasporto stabilite in paesi terzi siano soggette a norme equivalenti alle norme dell'Unione quando effettuano operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'Unione. La Commissione dovrebbe valutare l'applicazione di questo principio a livello di Unione e proporre soluzioni adeguate da negoziare nel contesto dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada («accordo AETR»).

(35) Il trasporto di merci è diverso dal trasporto di passeggeri. Pertanto, la Commissione dovrebbe valutare se debbano essere proposte norme più adeguate per il trasporto di passeggeri, in particolare per i servizi occasionali quali definiti all'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(36) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti tramite l'armonizzazione delle norme sui periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo nel trasporto su strada e l'armonizzazione delle norme sull'uso e il controllo dei tachigrafi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidia-

rietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(37) È pertanto opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

1. Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) all'articolo 2, paragrafo 1, è inserita la lettera seguente:

«a *bis*) dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate; oppure»;

2) l'articolo 3 è così modificato:

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

«a *bis*) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per:

i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o
ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente,

solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;»;

b) è inserita la lettera seguente:

«h *bis*) veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività

principale della persona che guida il veicolo»;

3) all'articolo 4 è aggiunta la lettera seguente:

«r) “trasporto non commerciale”: qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.»;

4) all'articolo 6, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Il conducente registra fra le “altre mansioni” i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché “i tempi di disponibilità”, di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo»;

5) all'articolo 7, è aggiunto il comma seguente:

«Il conducente in situazione di multi-presenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.»;

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure

b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore.

Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.

In deroga al primo comma, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che il conducente effettui trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«6 *ter.* Ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti a norma del paragrafo 6, terzo comma, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.»;

c) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto

delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«8 *bis.* Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma del paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo.»;

e) è aggiunto il paragrafo seguente:

«10. Entro il 21 agosto 2022 la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio se possono essere adottate norme più adeguate per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri, ai sensi dell'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009.»

7) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 8 *bis*

1. La Commissione provvede affinché i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette. La Commissione pubblica un elenco di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia:

- prevenzione e rilevamento delle intrusioni;
- illuminazione e visibilità;
- punto di contatto e procedure in casi di emergenza;
- servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere;
- possibilità di acquisto di cibo e bevande;
- connessioni che permettono la comunicazione;
- alimentazione elettrica.

L'elenco di tali aree di parcheggio è pubblicato su un sito web ufficiale unico, regolarmente aggiornato.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 *bis* per definire norme che forniscano ulteriori dettagli circa il livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di cui al paragrafo 1 e le procedure riguardanti la certificazione delle aree di parcheggio.

3. Tutte le aree di parcheggio che sono state certificate possono recare indicazione di tale certificazione, conformemente alle norme e alle procedure dell'Unione.

In conformità dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera *c*), del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, gli Stati membri devono incoraggiare la creazione di spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada.

4. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture di parcheggio sicure, nonché circa lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e

protette certificate conformemente agli atti delegati di cui al paragrafo 2. Tale relazione può contenere un elenco di misure volte ad accrescere il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e protette.»;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 sostituito dal seguente:

«1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o di riposo settimanale ridotto è messa a disposizione del conducente una cabina letto, una branda o una cuccetta.

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario soltanto se:

a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e

b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il tempo impiegato dal conducente per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nell'ambito di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, branda o cuccetta.»;

9) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 9 bis*

Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri. Detta relazione è incentrata, in particolare, sull'impatto potenziale di tali sistemi sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Tale relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.»;

10) all'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. È vietato alle imprese di trasporto offrire ai conducenti, siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione della stessa, ogni forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.»;

11) all'articolo 12 sono aggiunti i commi seguenti:

«A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali, il conducente può altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.

Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di

riposo settimanale regolare.

Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo, o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.»;

12) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2 300 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e che non confinino con nessun altro Stato membro»;

b) sono inserite le lettere seguenti:

«q) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine per l'edilizia per un'impresa edile entro un raggio di 100 km al massimo dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.»;

13) all'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In casi urgenti, nel contesto di circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite motivazioni. La Commissione pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico.»;

14) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di norme nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle pertinenti norme nazionali applicabili a tali conducenti.»;

15) all'articolo 16, paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo minimo che comprende il giorno del controllo e i 56 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;»;

16) all'articolo 19, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri stabiliscono norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive e proporzionate alla gravità delle infrazioni, come indicato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione, come pure il metodo e i criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Essi provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e misure nonché delle eventuali modifiche. La Commissione si assicura che tali informazioni siano pubblicate in un sito

web pubblico dedicato in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri.»;

17) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione tra loro e si prestano reciproca assistenza senza indebito ritardo per facilitare l'applicazione sistematica del presente regolamento e la sua effettiva esecuzione, in conformità delle prescrizioni di cui all'articolo 8 della direttiva 2006/22/CE.»;

b) al paragrafo 2 è aggiunta la lettera seguente:

«c) altre informazioni specifiche, tra cui il fattore di rischio dell'impresa, che possono avere conseguenze sul rispetto del presente regolamento.»;

c) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«3 bis. Ai fini dello scambio di informazioni nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri ricorrono

3 ter. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.»;

18) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 23 bis

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2020.

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal

Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8 *bis* entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

19) all'articolo 24 il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.»;

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

20) all'articolo 25, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1, lettera *b*), la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono approcci comuni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.».

2. Il regolamento (UE) n. 165/2014 è così modificato:

1) all'articolo 1, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alle direttive 92/6/CEE e 92/106/CEE del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio

2) all'articolo 3, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;

b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili fino al 30 settembre 2011;

c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e

d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

4 *bis*. Entro quattro anni dall'entrata

in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, i veicoli muniti di tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.»;

3) all'articolo 4, paragrafo 2, dopo il quarto trattino, è inserito il trattino seguente:

«- hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento;»;

4) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Protezione dei dati

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e ai regolamenti (CE) n. 561/2006, (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009, alle direttive 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/106/CEE, nonché, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Gli Stati membri assicurano, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:

a) l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8;

b) l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfron-

talieri di tali dati con paesi terzi; e

c) la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.

3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.

4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.»;

5) all'articolo 8, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare

Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, e nel secondo comma,

si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.»;

6) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo autorizzate ad accertare le infrazioni degli atti legislativi dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.»;

c) al paragrafo 4 è aggiunto il trattino seguente:

«- superamento del periodo di guida massimo.»;

7) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

«I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.»;

8) l'articolo 11 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

Entro il 21 agosto 2021 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma

Entro il 21 febbraio 2022 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a *bis*, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.»;

b) al secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma:»;

9) all'articolo 22, paragrafo 5, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

«I sigilli rimossi o rotti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione o rottura. Qualora i sigilli siano stati rimossi o rotti a fini di controllo, essi possono essere sostituiti da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico senza indebito ritardo.

Qualora un funzionario di controllo rimuova un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le informazioni seguenti:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.»;

10) all'articolo 26 è inserito il paragrafo seguente:

«7 *bis* L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.»


11) l'articolo 34 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente


«1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.»;

b) al paragrafo 5, la lettera b) è così modificata:

i) il punto iv) è sostituito dal seguente:

«iv) sotto il simbolo  : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia;»

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«v) sotto il simbolo “nave traghetto/convoglio ferroviario”: in aggiunta al simbolo  : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

c) al paragrafo 6, è aggiunta la lettera seguente:

«f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.»;

d) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il conducente introduce nel

tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

Entro il 2 febbraio 2022 il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.»;

12) l'articolo 36 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) il punto i) è sostituito dal seguente:

«i) i fogli di registrazione del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti;»

ii) il punto iii) è sostituito dal seguente:

«iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.»

b) al paragrafo 2, il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.»

3. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tuttavia, l'articolo

1, punto 15), e l'articolo 2, punto 12), si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020.

**Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 15 luglio 2020
che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009
e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del
trasporto su strada¹**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA, visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

visto il parere del Comitato delle regioni, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio è emersa l'opportunità di migliorare le norme ivi contenute su una serie di punti.

(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 siffatte 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 evitare possibili lacune e di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli a motore destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti i trasportatori, è opportuno modificare tale regolamento.

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 249/17 del 31 luglio 2020.

I requisiti per l'accesso alla professione dovrebbero diventare obbligatori per i trasportatori che utilizzano veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate.

(3) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009, talune attività di trasporto internazionale di merci sono esentate dall'obbligo di licenza comunitaria per accedere al mercato europeo del trasporto di merci su strada. Nel quadro dell'organizzazione di tale mercato, le imprese di trasporto di merci su strada che trasportano merci con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate dovrebbero essere esentate dall'obbligo di possedere una licenza comunitaria o altra autorizzazione di trasporto.

(4) Sebbene i veicoli aventi una massa a carico tecnicamente ammissibile inferiore a una determinata soglia siano esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009, detto regolamento offre agli Stati membri la possibilità di applicare una parte o l'insieme delle sue disposizioni a tali veicoli.

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

(6) Al fine di contrastare il fenomeno delle cosiddette «società di comodo» e garantire una concorrenza leale e condizioni di parità nel mercato interno, occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e per-

manente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività di trasporto. Di conseguenza, e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire e rafforzare le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, evitando nel contempo l'imposizione di un onere amministrativo sproporzionato.

(7) La presenza effettiva e permanente nello Stato membro di stabilimento dovrebbe in particolare presupporre che l'impresa effettui operazioni di trasporto con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro.

(8) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 impone alle imprese di svolgere in modo efficace e continuativo le loro operazioni con attrezzature e strutture tecniche appropriate presso una sede operativa situata nello Stato membro di stabilimento e consente ulteriori requisiti a livello nazionale, il più comune dei quali è disporre di aree di parcheggio nello Stato membro di stabilimento. Tuttavia, tali requisiti, applicati in modo disomogeneo, non sono stati sufficienti a garantire un legame effettivo con tale Stato membro al fine di contrastare in modo efficace le società di comodo e per ridurre il rischio di cabotaggio sistematico e il nomadismo dei conducenti organizzati da un'impresa presso la quale i veicoli non ritornano. Considerando che, al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato interno nel settore dei trasporti, possono essere necessarie norme specifiche in materia di diritto di stabilimento e di prestazione di servizi, è opportuno armonizzare ulteriormente i requisiti in materia di stabilimento e rafforzare quelli relativi alla presenza dei veicoli utilizzati dal trasportatore nello Stato membro di stabilimento. La definizione di un intervallo minimo entro il quale il veicolo deve ritornare contribuisce a garantire che tali veicoli possano essere oggetto di una corretta manutenzione con l'attrezzatura tecnica situata nello Stato

membro di stabilimento e rende più facili i controlli.

Il ciclo di tali ritorni dovrebbe essere sincronizzato con l'obbligo, per l'impresa di trasporto di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, di organizzare le proprie operazioni in modo da consentire al conducente di tornare a casa almeno ogni quattro settimane, in modo che entrambi gli obblighi possano essere adempiuti con il ritorno del conducente insieme al veicolo almeno ogni due cicli di quattro settimane. La sincronizzazione rafforza il diritto di ritorno del conducente e riduce il rischio che il veicolo debba ritornare solo per soddisfare questo nuovo requisito in materia di stabilimento. L'obbligo di ritorno nello Stato membro di stabilimento non dovrebbe tuttavia richiedere che uno specifico numero di operazioni si svolgano nello Stato membro di stabilimento o limitare altrimenti la possibilità degli trasportatori di fornire servizi in tutto il mercato interno.

(9) Nella misura in cui l'accesso alla professione di trasportatore su strada dipende dall'onorabilità dell'impresa interessata, sono necessari chiarimenti per quanto riguarda le persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione, le procedure amministrative da espletare e i periodi necessari per la riabilitazione dopo che un gestore dei trasporti ha perso l'onorabilità.

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

(11) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto 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 nel trasporto stradale e sul cabotaggio, nonché della legislazione applicabile alle obbligazioni contrattuali.

(12) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato interno, nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinente in materia, comprese le disposizioni relative all'accesso al mercato come le norme sul cabotaggio. I termini del potere conferito alla Commissione per definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbero essere conseguentemente precisati.

(13) Le autorità nazionali competenti hanno avuto difficoltà a individuare i documenti che le imprese di trasporto possono produrre per dimostrare la propria idoneità finanziaria, in particolare in assenza di conti annuali certificati. È pertanto opportuno chiarire le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria.

(14) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un'idoneità finanziaria minima al fine di garantire che dispongano dei mezzi per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni effettuate con tali veicoli hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti di idoneità finanziaria dovrebbero essere meno rigorosi di quelli che si applicano ai trasportatori che impiegano veicoli che superano il suddetto limite. Nel determinare l'idoneità finanziaria richiesta

si dovrebbe tener conto degli insiemi di veicoli accoppiati. L'autorità competente dovrebbe applicare il requisito di idoneità finanziaria di livello più elevato qualora la massa a carico tecnicamente ammissibile dell'insieme di veicoli accoppiati superi le 3,5 tonnellate.

(15) Al fine di creare e mantenere norme elevate per le imprese senza produrre effetti negativi sul mercato interno del trasporto su strada, è opportuno consentire agli Stati membri di applicare i requisiti di idoneità finanziaria relativi all'uso di veicoli pesanti anche alle imprese stabilite nel loro territorio per quanto concerne i veicoli con massa a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate.

(16) Al fine di garantire l'affidabilità del settore del trasporto su strada e di migliorare la riscossione di debiti nei confronti di organismi di diritto pubblico, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esigere il rispetto degli obblighi di pagamento nei confronti degli enti pubblici, quali debiti IVA e contributi di previdenza sociale, nonché di esigere che le imprese non siano oggetto di procedimenti introdotti per tutelarne i beni.

(17) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete e aggiornate per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente dei trasportatori sottoposti ad inchiesta. In particolare, informazioni relative al numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dei trasportatori e il fattore di rischio che i trasportatori presentano dovrebbero consentire una migliore attuazione 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.

(18) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per adottare, tra l'altro, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri. Ciò potrebbe comportare procedure necessarie per garantire che le autorità competenti possano avere accesso, durante i controlli su strada, al fattore di rischio armonizzato di un'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(19) La definizione dell'infrazione più grave, ossia quella riguardante il superamento del tempo di guida giornaliero, di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, non corrisponde alle vigenti disposizioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006. Tale incoerenza genera incertezza e pratiche divergenti tra le autorità nazionali e, di conseguenza, complica l'esecuzione delle norme in questione. È quindi opportuno chiarire tale definizione per garantire la coerenza tra i due regolamenti.

(20) 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 esecuzione, mantenendo nel contempo il livello di liberalizzazione raggiunto finora.

(21) I trasporti di cabotaggio dovrebbero contribuire ad aumentare il fattore di carico dei veicoli pesanti e a ridurre i percorsi a vuoto e dovrebbero essere consentiti nella misura in cui non sono effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa all'interno dello Stato membro interessato. Al fine di garantire che i trasporti di cabotag-

gio non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa, i trasportatori non dovrebbero essere autorizzati a effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di un certo periodo dal termine di un periodo di trasporti di cabotaggio.

(22) Se da un lato la maggiore liberalizzazione prevista dall'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio rispetto al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 è stata utile per promuovere il trasporto combinato e dovrebbe, in linea di principio, essere preservata, dall'altro è necessario provvedere affinché non se ne faccia un uso improprio. L'esperienza dimostra che, in talune parti dell'Unione, tale disposizione è stata utilizzata in maniera sistematica per eludere la natura temporanea del cabotaggio nonché come base per la presenza continuativa di veicoli in uno Stato membro diverso da quello di stabilimento dell'impresa. Dette pratiche sleali rischiano di condurre al dumping sociale e compromettono il rispetto del quadro giuridico relativo al cabotaggio. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di derogare all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE e applicare le disposizioni relative al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 per affrontare tali problemi, introducendo un limite proporzionato alla presenza continuativa di veicoli nel proprio territorio.

(23) L'effettiva ed efficace applicazione delle norme costituisce una condizione necessaria per una concorrenza leale nel mercato interno. Un'ulteriore digitalizzazione degli strumenti di esecuzione è essenziale al fine di rendere disponibili maggiori capacità di esecuzione, ridurre gli oneri amministrativi inutili per gli operatori del trasporto internazionale, e in particolare per le piccole e medie imprese, concentrarsi meglio sui trasportatori ad alto rischio e individuare le pratiche fraudolente. È opportuno precisare

con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. I controlli su strada si dovrebbero basare sui documenti di trasporto e, se disponibili, sulle registrazioni del tachigrafo. Al fine di semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti, l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti dovrebbero essere riconosciuti quali mezzi atti a dimostrare la conformità. 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 prevedere disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.

(24) 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 affidano servizi di trasporto a trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero prevedere anche norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per gli speditori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.

(25) L'Autorità europea del lavoro, il cui ambito di attività definito all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio comprende il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, svolgerà un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri per applicare in modo ade-

guato le norme del presente regolamento. Tale ruolo riguarderà in particolare i controlli concertati, l'agevolazione della cooperazione e dello scambio di informazioni tra Stati membri, la promozione e la condivisione delle migliori prassi, il sostegno allo sviluppo delle capacità, alla formazione e alle campagne di sensibilizzazione.

(26) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009 e per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1072/2009. È di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, è opportuno che il Parlamento europeo e il Consiglio ricevano tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti abbiano sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(27) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia l'introduzione di un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione, riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione e 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 conse-

guiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può 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 tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(28) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

1. Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 è così modificato:

1) all'articolo 1, il paragrafo 4 è così modificato:

a) 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 insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento;»

b) è inserita la lettera seguente:

«*a bis)* alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;»;

c) la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

«*b)* alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti di passeggeri su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di passeggeri su strada come attività principale.»;

d) è inserito il comma seguente:

«Ai fini del primo comma, lettera *b*), qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri e non sia connesso a un'attività professionale, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;»;

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

3) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:
«*Articolo 5*

Condizioni relative al requisito di stabilimento

1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera *a*), nello Stato membro di stabilimento un'impresa:

a) dispone di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, in particolare i contratti di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto da parte dell'impresa delle condizioni stabilite dal presente regolamento;

b) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza;

c) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla le-

gislazione nazionale;

d) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, deve avere un numero di partita IVA valido;

e) una volta concessa l'autorizzazione, dispone di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa dello Stato membro in questione, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o detenuti ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;

f) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali di cui alla lettera *a*) situati in tale Stato membro e gestisce in modo efficace e continuativo le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera *g*) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;

g) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera *e*) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.

2. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che un'impresa disponga nello Stato membro di stabilimento:

a) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di personale amministrativo debitamente qualificato nei suoi locali o di un gestore dei trasporti reperibile durante il normale orario d'ufficio;

b) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di un'infrastruttura operativa diversa dalle attrezzature tecniche di cui al paragrafo 1, lettera *f*), nel territorio di tale Stato mem-

bro, compreso un ufficio aperto durante il normale orario d'ufficio.»;

4) l'articolo 6 è così modificato

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Nel determinare se un'impresa soddisfa tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento di tale impresa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro.»;

ii) al terzo comma, lettera a), punto vi), il termine «e» è soppresso;

iii) al terzo comma, lettera a), è aggiunto il punto seguente:

«vii) diritto tributario; e»;

iv) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i punti seguenti:

«xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;

xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali;

xiii) il cabotaggio.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera b), qualora sia stata inflitta al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporti in uno o più Stati membri una condanna per un reato 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 un procedimento amministrativo che includa, se del caso, un'ispezione in loco nei locali dell'impresa in questione.

Nel corso del procedimento amministrativo il gestore dei trasporti o gli altri rappresentanti legali dell'impresa di trasporto, a seconda dei casi, hanno il diritto di esporre le loro argomentazioni e spiegazioni.

Nel corso del procedimento amministrativo, l'autorità competente valuta se, a causa di particolari circostanze, la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata nel caso di specie. Nell'ambito di tale valutazione l'autorità competente tiene conto del numero di infrazioni gravi delle norme nazionali e dell'Unione, di cui al terzo comma del paragrafo 1, nonché del numero delle infrazioni più gravi della normativa dell'Unione stabilite all'allegato IV, per le quali al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporto sono state inflitte condanne o sanzioni. Tale constatazione è debitamente motivata e giustificata.

Se ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata, l'autorità competente decide che l'impresa in questione continua a possedere il requisito dell'onorabilità. I motivi di tale decisione sono iscritti nel registro nazionale. Il numero di tali decisioni è indicato nella relazione di cui all'articolo 26, paragrafo 1.

Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata rispetto all'infrazione, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera b), che, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Nello stabilire le priorità per i controlli a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto delle informazioni su tali infrazioni, comprese le informazioni ricevute da altri Stati membri.

A tal fine la Commissione:

a) stabilisce le categorie e i tipi di infrazione che sono riscontrati con maggiore frequenza;

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base al potenziale rischio 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;

c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di veicoli adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 25, paragrafo 3.»

5) l'articolo 7 è così modificato:

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

«1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa deve in ogni momento essere in grado 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 capitale e di riserve, per un valore di almeno:

a) 9 000 EUR per il primo veicolo a motore utilizzato;

b) 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate; e

c) 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate.

Sulla base dei conti annuali certifica-

ti 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 superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate, dimostrano di disporre ogni anno di un capitale e di riserve, per un valore di almeno:

a) 1 800 EUR per il primo veicolo utilizzato; e

b) 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

Gli Stati membri possono esigere che le imprese stabilite nel loro territorio dimostrino di avere a disposizione per tali veicoli lo stesso valore in capitale e riserve previsti per i veicoli di cui al precedente comma. In tali casi, l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione, che mette tali informazioni a disposizione del pubblico.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che l'impresa, il gestore dei trasporti, o qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dagli Stati membri, non abbia in essere debiti non personali nei confronti di organismi di diritto pubblico e non sia in stato di fallimento né oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione.»;

c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In deroga al paragrafo 1, l'autorità competente può convenire o esigere che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione stabilita dall'autorità competente, quale una garanzia bancaria o un'assicurazione, inclusa un'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o altri istituti finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, o altro documento

vincolante, che fornisca una fideiussione in solido per l'impresa in relazione agli importi di cui al paragrafo 1.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«2 *bis*. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati per l'anno di registrazione dell'impresa, 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 stabilito dall'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1.»

6) l'articolo 8 è modificato come segue:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«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 al paragrafo 1 siano sufficientemente informate dell'evoluzione del settore.»;

b) il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

«9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 *bis* al fine di modificare gli allegati I, II e III per adeguarli all'evoluzione del mercato e al progresso tecnico.»;

7) all'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello

stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.»;

8) all'articolo 11, paragrafo 4, il terzo comma è soppresso;

9) all'articolo 12, è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le autorità competenti controllano periodicamente che le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3 del presente regolamento. A tal fine gli Stati membri eseguono controlli che comprendono, se del caso, ispezioni in loco nei locali dell'impresa in questione, mirate alle imprese classificate a maggior rischio. A tale scopo, gli Stati membri estendono il sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento.»;

b) al paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;

10) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia stato soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.»;

11) l'articolo 14 è modificato come segue:

a) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

«L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità e, in ogni caso, non prima che il gestore dei trasporti abbia dimostrato di aver seguito una formazione adeguata per un periodo di almeno tre mesi o di avere superato un esame riguardante le materie elencate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. A meno che, e fino a quando, non siano state prese misure di riabilitazione in conformità delle pertinenti disposizioni nazionali e del paragrafo 1 del presente articolo, l'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 8, paragrafo 8, del gestore dei trasporti dichiarato inidoneo non è più valido in alcuno Stato membro.»;

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) i nomi dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di cui all'articolo 3 inerenti all'onorabilità e all'idoneità professionale o, se del caso, il nome di un rappresentante legale;»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

«g) il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera g);

h) il numero di persone occupate nell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente, registrato nel registro nazionale entro il 31 marzo di ogni anno;

i) il fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

iii) il secondo, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

«I dati di cui al primo comma, lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, in conformità delle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), in registri separati. In tali casi, i dati di cui alle lettere e) e f) sono resi disponibili su richiesta o 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 g), h) e i), devono essere a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione, adottato a norma del paragrafo 6, che specifica le funzionalità per consentire che i dati siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

I dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), sono accessibili ad autorità diverse dalle autorità competenti solo qualora dette autorità siano debitamente investite dei poteri di controllo e di sanzione nel settore del trasporto su strada e dispongano di personale giurato o altrimenti soggetto a un obbligo formale di segretezza.»;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.»;

c) al paragrafo 6 sono aggiunti i commi seguenti:

«Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le funzionalità per consentire che i dati di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere g), h) e i), siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 25, paragrafo 3.»;

d) il paragrafo 7 è soppresso;

13) l'articolo 18 è sostituito dal seguente:

«Articolo 18

Cooperazione amministrativa fra Stati membri

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Sta-

ti membri per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il 4 dicembre 2011. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si prestano prontamente assistenza reciproca, nonché qualunque altra informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'esecuzione del presente regolamento.

3. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano informazioni sulle condanne e le sanzioni per le infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Lo Stato membro che riceve la notifica di un'infrazione grave di cui all'articolo 6, paragrafo 2, che ha dato luogo a una condanna o a una sanzione in un altro Stato membro nel corso dei due anni precedenti inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

4. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono debitamente giustificate e motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili infrazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), indicano la finalità della richiesta e precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni e i documenti richiesti.

5. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 4 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.

6. 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 dal ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di fornire ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta, lo Stato membro richiesto può respingere la richiesta.

7. Laddove sia difficoltoso dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni per trovare la soluzione alle eventuali difficoltà. In caso di ritardi persistenti nella fornitura delle informazioni allo Stato membro richiedente, la Commissione ne è informata e adotta misure adeguate.

8. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 3 è effettuato tramite il sistema di scambio di messaggi, ossia i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi da 4 a 7 sono attuate tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio. A tal fine, ciascuno Stato membro può de-

signare il punto di contatto di cui al paragrafo 1 quale autorità competente e ne informa la Commissione tramite l'IMI.

9. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza al presente regolamento e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio.

10. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

11. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con la pertinente normativa nazionale e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili infrazioni del presente regolamento.»;

14) all'articolo 23 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al 21 maggio 2022, le imprese di trasporto di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, sono esentate dalle disposizioni del presente regolamento, salvo laddove diversamente previsto dalla normativa dello Stato membro di stabilimento.

In deroga all'articolo 16, paragrafo 2, l'obbligo di includere il fattore di rischio delle imprese nei registri elettronici nazionali si applica a decorrere da 14 mesi dopo l'entrata in vigore dell'atto di esecuzione relativo alla formula comune per il calcolo del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

15) l'articolo 24 è soppresso;

16) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 24 bis*

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 9, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 8, paragrafo 9, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

17) l'articolo 25 è modificato come segue

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del

Parlamento europeo e del Consiglio.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

18) l'articolo 26 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«*Relazioni e riesame*»;

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

«*b)* il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente regolamento, il numero delle autorizzazioni sospese, il numero delle autorizzazioni ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni. Le relazioni relative al periodo successivo al 21 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per

i) trasportatori di passeggeri su strada;

ii) trasportatori di merci su strada che utilizzano esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate; e

iii) tutti gli altri trasportatori di merci su strada;»

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«3. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 4 a 9, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite;

4. Entro il 21 agosto 2023, in base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti, la Commissione presenta una relazione dettagliata al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla portata della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri, a possibili lacune a tale proposito e a possibili modalità per migliorare la cooperazione. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta se sia necessario proporre

misure supplementari.

5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.»;

19) l'allegato IV è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«**Infrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2**»;

b) al punto 1, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

«*b)* Superamento, durante un periodo di lavoro giornaliero, del 50 % o più dei tempi limite di guida fissati per un giorno.»;

c) il punto 2 è sostituito dal seguente

«2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità, o installazione nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dall'apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.».

2. Modifiche del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Il regolamento (CE) n. 1072/2009 è così modificato:

1) all'articolo 1, il paragrafo 5 è così modificato:

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

«*c)* fino al 20 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;»;

b) è inserita la lettera seguente:

«c bis) dal 21 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;»;

2) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il terzo comma è soppresso;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. La licenza comunitaria e le copie certificate devono corrispondere al modello figurante nell'allegato II. Tale allegato ne stabilisce inoltre le condizioni di impiego. Esse contengono almeno due degli elementi di sicurezza elencati nell'allegato I.

Nel caso di veicoli utilizzati per il trasporto di merci la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e a cui si applicano i requisiti finanziari ridotti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'autorità di rilascio riporta nella sezione "osservazioni particolari" della licenza comunitaria, o della relativa copia certificata conforme: "≤ 3,5 t".

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare gli allegati I e II per adeguarli al progresso tecnico.»;

3) all'articolo 5, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare l'allegato III per adeguarlo al progresso tecnico.»;

4) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. Ai trasportatori non è consentito 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 nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio

nello Stato membro in questione.»;

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

«3. 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, nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato in seguito. Nel caso in cui il veicolo sia stato nel territorio dello Stato membro ospitante nel corso del periodo di quattro giorni precedente il trasporto internazionale, il trasportatore deve inoltre produrre prove che attestino chiaramente tutti i trasporti effettuati nel corso di detto periodo.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«4 bis. Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite o trasmesse agli agenti autorizzati dello Stato membro ospitante preposti al controllo su richiesta e durante un controllo su strada. Possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, come la lettera di vettura elettronica (e-CMR) ai sensi del protocollo addizionale di Ginevra della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008. 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 al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove di cui al paragrafo 3.»;

d) il paragrafo 5 è così modificato:

«5. A qualsiasi trasportatore che sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla

legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere da *a*) a *c bis*), è consentito effettuare, alle condizioni stabilite dal presente capo, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.»;

5) l'articolo 10 è modificato come segue:

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

«3. La Commissione esamina sulla base, in particolare, dei dati pertinenti, la situazione e, previa consultazione del comitato istituito in forza dell'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, decide, entro il termine di un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorre o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«7. In aggiunta ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e in deroga all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, se necessario per evitare l'abuso di quest'ultima disposizione attraverso la fornitura illimitata e continuativa di servizi consistenti in tragitti stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante che fanno parte di operazioni di trasporto combinato tra Stati membri, gli Stati membri possono prevedere che l'articolo 8 del presente regolamento si applichi ai trasportatori che effettuano tali tragitti stradali iniziali e/o finali in tale Stato membro. Per quanto riguarda tali tragitti stradali, gli Stati membri possono prevedere un periodo più lungo rispetto al periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento, e possono prevedere un periodo più breve rispetto al periodo di quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 *bis*, del presente regolamento. L'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, del presente

regolamento, a tali operazioni di trasporto lascia impregiudicati i requisiti derivanti dalla direttiva 92/106/CEE. Gli Stati membri che si avvalgono della deroga prevista nel presente paragrafo ne danno notifica alla Commissione prima di applicare le pertinenti misure nazionali. Essi rivedono dette misure almeno ogni cinque anni e notificano le risultanze di tale revisione alla Commissione. Essi rendono pubbliche le norme in maniera trasparente, inclusa la durata dei rispettivi periodi.»;

6) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 10 bis*

Controlli

1. Al fine di far rispettare ulteriormente gli obblighi di cui al presente capo, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una strategia di esecuzione nazionale coerente. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un elevato fattore di rischio di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2. Ciascuno Stato membro provvede affinché i controlli di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano un controllo sui trasporti di cabotaggio, ove opportuno.

3. Almeno due volte l'anno, gli Stati membri effettuano 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 autorità nazionale operante sul proprio territorio. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 scambiano informazioni sul numero e sul tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.»;

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 14 bis*

Responsabilità

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III, qualora essi fossero a conoscenza del fatto — o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto esserne a conoscenza — che i servizi di trasporto da essi commissionati hanno comportato infrazioni del presente regolamento.

Articolo 14 ter

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 5, paragrafo 4, entra in vigore solo

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

8) l'articolo 15 è soppresso;

9) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 1*

Relazioni e riesame

1. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti e il numero delle copie certificate conformi corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.

2. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso di ciascuno dei due anni civili precedenti, nonché il numero di attestati di conducente in circolazione al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.

3. Entro il 21 agosto 2022, al più tardi, gli Stati membri trasmettono alla Commissione la loro strategia di esecuzione nazionale adottata a norma dell'articolo 10 *bis*. Entro il 31 marzo di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione le operazioni di esecuzione effettuate nel corso dell'anno civile precedente a norma dell'articolo 10 *bis*, compreso, ove opportuno, il numero di controlli effettuati. Queste informazioni comprendono il numero di veicoli sottoposti a controllo.

4. Entro il 21 agosto 2024 la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato dell'Unione 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.

5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento, in particolare l'impatto delle modifiche dell'articolo 8 introdotto dal regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.»;

3. Modifiche del regolamento (UE) n. 1024/2012.

Nell'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 è aggiunto il punto seguente: «15. 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: articolo 18, paragrafo 8.»;

4. Entrata in vigore.

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

Esso si applica a decorrere dal 21 febbraio 2022.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020.

Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci¹

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91 e l'articolo 100, paragrafo 2, vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'efficienza del trasporto merci e della relativa logistica è di vitale importanza per la crescita e la competitività dell'economia dell'Unione, per il funzionamento del mercato interno e per la coesione sociale ed economica di tutte le regioni dell'Unione.

(2) Il presente regolamento mira a incoraggiare la digitalizzazione del tra-

sporto merci e della relativa logistica al fine di ridurre i costi amministrativi, migliorare le capacità di attuazione della normativa da parte delle autorità competenti e migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei trasporti.

(3) Lo spostamento delle merci, compresi i rifiuti, è accompagnato da un ampio flusso di informazioni scambiate ancora in formato cartaceo tra imprese e tra imprese e autorità competenti. L'impiego di documenti cartacei rappresenta un notevole onere amministrativo per gli operatori logistici e un costo supplementare per gli operatori logistici e i relativi settori (quali ad esempio il commercio e l'industria manifatturiera), in particolare per le PMI, e ha un impatto negativo sull'ambiente.

(4) L'assenza di un quadro giuridico uniforme a livello di Unione che imponga alle autorità competenti di accettare in formato elettronico le pertinenti informazioni sul trasporto merci che è richiesto per legge di fornire è considerata il motivo principale dell'assenza di progressi verso la semplificazione e una maggiore efficienza degli

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 249/33 del 31 luglio 2020. Il testo normativo è riportato nella versione consolidata con le modifiche introdotte dall'art. 83, Reg. (UE) 2024/1157 del Parlamento e del Consiglio europeo dell'11 aprile 2024, relativo alle spedizioni di rifiuti.

scambi di informazioni resa possibile dai mezzi elettronici disponibili. L'accettazione da parte delle autorità competenti delle informazioni in formato elettronico con specifiche comuni agevolerebbe non solo le comunicazioni tra le autorità competenti e gli operatori economici, ma anche, indirettamente, lo sviluppo di una comunicazione elettronica uniforme e semplificata tra imprese nell'Unione. Consentirebbe inoltre notevoli risparmi sui costi amministrativi per gli operatori economici, in particolare per le PMI, che costituiscono la vasta maggioranza delle imprese di trasporto e di logistica all'interno dell'Unione.

(5) Alcuni settori del diritto dei trasporti dell'Unione impongono alle autorità competenti di accettare informazioni digitalizzate, ma ciò ancora è lungi dal riguardare tutti i pertinenti atti giuridici dell'Unione. Dovrebbe essere possibile utilizzare mezzi elettronici per mettere le informazioni regolamentari sul trasporto merci a disposizione delle autorità competenti in tutto il territorio dell'Unione in tutte le fasi pertinenti delle operazioni di trasporto condotte all'interno dell'Unione. Inoltre tale possibilità dovrebbe riguardare tutte le informazioni regolamentari e tutti i modi di trasporto.

(6) Le autorità competenti dovrebbero dunque essere tenute ad accettare informazioni messe a disposizione in formato elettronico ogni qualvolta gli operatori economici siano obbligati a mettere a disposizione tali informazioni per dimostrare la conformità alle prescrizioni stabilite negli atti giuridici dell'Unione contemplati dal presente regolamento. Tale obbligo dovrebbe comprendere anche le informazioni richieste dalle autorità come informazioni supplementari conformemente alle disposizioni di tali atti giuridici dell'Unione, ad esempio quando mancano alcune informazioni. Lo stesso dovrebbe valere quando il diritto nazionale prevede la comunicazione di informazioni regolamentari che

sono in tutto o in parte identiche alle informazioni da fornire a norma degli atti giuridici dell'Unione che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Le autorità dovrebbero inoltre adoperarsi per comunicare per via elettronica con gli operatori economici interessati in relazione a tali informazioni. Tale comunicazione non dovrebbe pregiudicare le pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione e del diritto nazionale relative alle misure di *follow-up* durante o dopo i controlli delle informazioni regolamentari. L'obbligo per le autorità competenti di accettare le informazioni messe a disposizione in formato elettronico dagli operatori economici dovrebbe altresì applicarsi ogniqualvolta le disposizioni degli atti giuridici dell'Unione o del diritto nazionale che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento richiedano informazioni contemplate anche da convenzioni internazionali pertinenti, come le convenzioni che disciplinano i contratti di trasporto internazionale nei diversi modi di trasporto, ad esempio la convenzione ONU relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), la risoluzione IATA 672 sulla lettera di vettura aerea elettronica (e-AWB), la convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal) e la convenzione di Budapest concernente il contratto di trasporto di merci per navigazione interna (CMNI).

(7) Poiché il presente regolamento è inteso esclusivamente ad agevolare e incoraggiare la comunicazione di informazioni tra operatori economici e autorità competenti tramite mezzi elettronici, non dovrebbe pregiudicare le disposizioni degli atti giuridici dell'Unione o del diritto nazionale che determinano il contenuto delle informazioni regolamentari e, in particolare, non dovrebbe

imporre alcuna prescrizione supplementare in materia di informazioni regolamentari o requisiti linguistici. Sebbene il presente regolamento intenda consentire il rispetto delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari tramite mezzi elettronici piuttosto che tramite documenti cartacei, esso non pregiudica la possibilità, per gli operatori economici interessati, di presentare tali informazioni in formato cartaceo, come previsto nelle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione o del diritto nazionale, né dovrebbe pregiudicare le pertinenti prescrizioni dell'Unione relative ai documenti da utilizzare per la presentazione strutturata delle informazioni in questione. Il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare né le disposizioni del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relative agli obblighi procedurali per la spedizione di rifiuti né le disposizioni che fanno riferimento ai controlli eseguiti dagli uffici doganali. Il presente regolamento non dovrebbe inoltre pregiudicare gli obblighi di dichiarazione, compresi quelli relativi alla competenza degli uffici doganali o la competenza di altre autorità doganali, come stabilito nel regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio o negli atti di esecuzione o delegati adottati a norma dello stesso o nel regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(8) L'uso di mezzi elettronici per scambiare informazioni regolamentari può ridurre i costi amministrativi per gli operatori economici e può migliorare l'efficienza delle autorità competenti. Sia gli operatori economici che le autorità competenti dovrebbero adottare le misure necessarie per rendere possibili gli scambi elettronici di informazioni regolamentari sul trasporto merci (*freight transport information - eFTI*) in formato leggibile da piattaforme basate sulle tecnologie dell'informazione e del-

la comunicazione (piattaforme eFTI), tra cui l'acquisizione delle attrezzature necessarie. Gli operatori economici interessati dovrebbero tuttavia mantenere la responsabilità di fornire informazioni in formato leggibile dall'uomo su richiesta specifica da parte delle autorità competenti al fine di consentire alle autorità competenti di esercitare le loro funzioni in situazioni in cui l'accesso a una piattaforma eFTI non sia disponibile.

(9) Per permettere agli operatori economici di comunicare informazioni pertinenti in formato elettronico in modo uniforme in tutti gli Stati membri è necessario avvalersi di specifiche comuni, che dovrebbero essere adottate dalla Commissione mediante atti delegati e di esecuzione di cui al presente regolamento.

(10) Le specifiche comuni sulla definizione e sulle caratteristiche tecniche degli elementi di dati dovrebbero assicurare l'interoperabilità dei dati attraverso la messa a punto di un insieme di dati unico e completo da utilizzare ai fini della comunicazione elettronica delle informazioni. Tale insieme di dati unico e completo dovrebbe comprendere tutti gli elementi di dati corrispondenti alle prescrizioni in materia di informazioni contenute nelle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione e del diritto nazionale, in cui ogni elemento di dati comune a uno o più sottoinsiemi è incluso una sola volta.

(11) Le specifiche comuni dovrebbero altresì fissare procedure comuni e norme dettagliate per l'accesso e il trattamento di tali informazioni da parte delle autorità competenti, comprese le relative comunicazioni tra le autorità competenti e gli operatori economici interessati, ad esempio le richieste di informazioni supplementari, necessarie affinché le autorità competenti possano esercitare le rispettive competenze normative di applicazione conformemente alle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'U-

nione e del diritto nazionale.

(12) Nel definire tali specifiche comuni si dovrebbe tenere debitamente conto delle pertinenti specifiche sullo scambio di dati definite nei pertinenti atti giuridici dell'Unione e contenute nelle pertinenti norme europee e internazionali in materia di scambio di dati, incluse le norme multimodali, e delle raccomandazioni e dei principi definiti nella comunicazione della Commissione del 23 marzo 2017 dal titolo «Quadro europeo di interoperabilità - Strategia di attuazione», che fornisce un approccio riguardante l'erogazione dei servizi pubblici digitali europei concordato dagli Stati membri. Bisognerebbe inoltre prestare particolare attenzione affinché tali specifiche restino neutre sotto il profilo tecnologico e siano aperte alle tecnologie innovative.

(13) Al fine di ridurre al minimo i costi sia per le autorità competenti che per gli operatori economici, si potrebbe considerare la possibilità di istituire punti di accesso per le autorità competenti. Tali punti di accesso agirebbero soltanto come intermediari tra le piattaforme eFTI e le autorità competenti e, pertanto, non dovrebbero né archiviare né trattare i dati eFTI ai quali facilitano l'accesso, ad eccezione dei metadati connessi al trattamento dei dati eFTI, quali i registri delle operazioni necessari per fini di monitoraggio o statistici. Uno o più Stati membri potrebbero inoltre convenire di istituire punti di accesso congiunti per le rispettive autorità competenti.

(14) Il presente regolamento dovrebbe stabilire le prescrizioni funzionali applicabili alle piattaforme eFTI che dovrebbero essere utilizzate dagli operatori economici per mettere a disposizione delle autorità competenti le informazioni regolamentari sul trasporto merci in formato elettronico al fine di soddisfare le condizioni per l'accettazione obbligatoria di tali informazioni da parte delle autorità competenti, secondo quanto previsto nel presente regolamento. È

inoltre opportuno stabilire prescrizioni per i terzi che forniscono servizi di piattaforme (fornitori di servizi eFTI). Tali prescrizioni dovrebbero assicurare in particolare che tutti i dati eFTI possano essere trattati unicamente in conformità di un sistema globale di controllo dell'accesso basato su diritti che preveda funzionalità assegnate, che tutte le autorità competenti possano avere accesso immediato a tali dati conformemente alle rispettive competenze normative di applicazione, che il trattamento tramite mezzi elettronici dei dati personali possa essere svolto conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio e che il trattamento di informazioni commerciali sensibili possa avvenire nel rispetto della riservatezza di tali informazioni.

(15) La Commissione dovrebbe adottare specifiche riguardanti le prescrizioni funzionali per le piattaforme eFTI. Nell'adottare tali specifiche, la Commissione dovrebbe cercare di garantire l'interoperabilità delle piattaforme eFTI al fine di facilitare lo scambio di dati tra tali piattaforme e consentire agli operatori economici di utilizzare le piattaforme eFTI di loro scelta. Al fine di agevolare l'attuazione e ridurre al minimo i costi, la Commissione dovrebbe altresì tenere conto delle pertinenti soluzioni e norme tecniche utilizzate dai sistemi TIC esistenti. Al tempo stesso, la Commissione dovrebbe garantire che tali specifiche restino il più possibile neutre sotto il profilo tecnologico, al fine di incoraggiare l'innovazione continua ed evitare lock-in tecnologici.

(16) Per rafforzare la fiducia sia delle autorità competenti che degli operatori economici riguardo alla conformità delle piattaforme eFTI e dei fornitori di servizi eFTI a tali prescrizioni funzionali, gli Stati membri dovrebbero mettere in atto un sistema di certificazione sostenuto dall'accREDITAMENTO ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Par-

lamento europeo e del Consiglio. Per beneficiare dei vantaggi della certificazione, i fornitori di sistemi TIC già in uso sono incoraggiati ad assicurare che tali sistemi siano conformi alle prescrizioni per le piattaforme eFTI di cui al presente regolamento e a richiedere la certificazione. La certificazione dei sistemi TIC dovrebbe avvenire senza indugio.

(17) L'uso delle piattaforme eFTI offre agli operatori economici la garanzia che le loro informazioni regolamentari saranno accettate e fornisce alle autorità competenti un accesso affidabile e protetto a tali informazioni. Tuttavia, pur senza dimenticare l'obbligo per tutte le autorità competenti di accettare le informazioni messe a disposizione mediante una piattaforma eFTI certificata conformemente al presente regolamento, dovrebbe rimanere possibile l'utilizzo di altri sistemi elettronici TIC qualora uno Stato membro decida in tal senso. Al tempo stesso, il presente regolamento non dovrebbe impedire che le piattaforme eFTI siano utilizzate tra imprese, né impedire l'utilizzo di funzionalità aggiuntive sulle piattaforme eFTI, a condizione che ciò non incida negativamente sul trattamento delle informazioni regolamentari che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento in conformità con i requisiti dello stesso.

(18) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dell'obbligo di accettare le informazioni regolamentari messe a disposizione in formato elettronico ai sensi del presente regolamento, si dovrebbero attribuire competenze di attuazione alla Commissione. In particolare si dovrebbero attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire procedure comuni e norme dettagliate destinate alle autorità competenti per l'accesso e il trattamento delle informazioni regolamentari nel caso in cui gli operatori economici interessati mettano a disposizione tali informazioni in formato elettronico, tra cui figure-

no anche norme dettagliate e specifiche tecniche, e per definire specifiche dettagliate per l'attuazione delle prescrizioni relative alle piattaforme eFTI e ai fornitori di servizi eFTI. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(19) Al fine di garantire la corretta attuazione del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica dell'allegato I, parte A, in modo da tenere conto di ogni atto delegato o di esecuzione adottato dalla Commissione che stabilisca nuove prescrizioni dell'Unione in materia di informazioni regolamentari riguardanti il trasporto merci, e alla modifica dell'allegato I, parte B, in modo da integrare l'elenco delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari nel diritto nazionale notificate alla Commissione dagli Stati membri conformemente al presente regolamento, e al fine di integrare eventuali nuove norme della legislazione nazionale pertinente che modificano le prescrizioni nazionali in materia di informazioni regolamentari o che stabiliscono nuove prescrizioni pertinenti in materia di informazioni regolamentari che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento notificate alla Commissione dagli Stati membri conformemente al presente regolamento; e riguardo all'integrazione del presente regolamento mediante la definizione e la modifica dell'insieme di dati comuni e dei sottoinsiemi di dati in relazione alle rispettive prescrizioni in materia di informazioni regolamentari di cui al presente regolamento; e all'integrazione di alcuni aspetti tecnici del presente regolamento, segnatamente per quanto riguarda le norme sulla certificazione e sull'utilizzo del marchio di certificazione delle piattaforme eFTI e le re-

gole per la certificazione dei fornitori di servizi eFTI. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati. Inoltre, l'impegno di tutti i pertinenti portatori di interessi nelle sedi appropriate, come il gruppo di esperti istituito dalla decisione della Commissione del 13 settembre 2018 che istituisce il Forum per la logistica e il trasporto digitale, è importante per lo sviluppo e la preparazione di tali atti.

(20) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire garantire un approccio uniforme per l'accettazione da parte delle autorità competenti delle informazioni sul trasporto merci messe a disposizione in formato elettronico, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, data la necessità di stabilire prescrizioni comuni, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può 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 tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(21) Il trattamento tramite mezzi elettronici dei dati personali, richiesto come parte integrante dei processi che riguardano le informazioni regolamentari sul trasporto merci, dovrebbe essere svolto conformemente al regolamento (UE)

2016/679.

(22) La Commissione dovrebbe procedere alla valutazione del presente regolamento. Si dovrebbero raccogliere informazioni al fine di corroborare tale valutazione e di valutare l'efficacia del presente regolamento rispetto all'obiettivo perseguito.

(23) L'effettiva ed efficace applicazione delle norme richiede che tutte le autorità competenti abbiano accesso diretto e in tempo reale alle pertinenti informazioni regolamentari in formato elettronico. A tal fine, e conformemente al principio del «digitale per definizione» indicato nella comunicazione della Commissione del 19 aprile 2016 intitolata «Piano d'azione dell'UE per l'eGovernment 2016-2020 - Accelerare la trasformazione digitale della pubblica amministrazione», l'uso di mezzi elettronici dovrebbe diventare il metodo predominante per lo scambio di informazioni regolamentari tra gli operatori economici e le autorità competenti. È pertanto opportuno che la Commissione valuti le iniziative possibili al fine di stabilire l'obbligo per gli operatori economici di utilizzare mezzi elettronici per rendere disponibili le informazioni regolamentari alle autorità competenti. La Commissione dovrebbe proporre, se del caso, iniziative corrispondenti, comprese eventuali modifiche del presente regolamento e di altri pertinenti atti giuridici dell'Unione. Al fine di migliorare le capacità di applicazione delle autorità competenti e ridurre al minimo i costi sia per le autorità competenti che per gli operatori economici, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione ulteriori misure quali una maggiore interoperabilità dei sistemi e delle piattaforme TIC utilizzati per la registrazione e il trattamento delle informazioni regolamentari, e un punto di accesso comune a tali sistemi e piattaforme, come previsto in altro pertinente diritto dell'Unione in materia di trasporti.

(24) Il presente regolamento non può

essere applicato in modo efficace finché gli atti delegati e di esecuzione ivi contemplati non saranno entrati in vigore. Per questo motivo la Commissione ha l'obbligo giuridico di adottare tali atti delegati e di esecuzione e dovrebbe iniziare ad elaborarli senza indugio, al fine di garantire l'adozione tempestiva delle specifiche pertinenti, ove possibile in anticipo rispetto alle relative scadenze fissate nel presente regolamento. La tempestiva adozione di tali atti delegati e di esecuzione è essenziale affinché gli Stati membri e gli operatori economici dispongano di tempo sufficiente per adottare le misure necessarie in conformità del presente regolamento. Pertanto, i diversi periodi di applicazione previsti dal presente regolamento dovrebbero essere fissati di conseguenza.

(25) Analogamente, l'obbligo di notifica degli Stati membri ai sensi del presente regolamento dovrebbe essere soddisfatto entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, in modo da consentire alla Commissione di adottare tempestivamente il primo atto delegato ai sensi del presente regolamento.

(26) Il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE
REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

1. Oggetto.

Il presente regolamento istituisce un quadro giuridico per la comunicazione elettronica delle informazioni regolamentari tra gli operatori economici interessati e le autorità competenti relativamente al trasporto merci nel territorio dell'Unione.

A tal fine, il presente regolamento:

- a) fissa le condizioni in base alle quali le autorità competenti sono tenute ad accettare le informazioni regolamentari messe a disposizione in formato elettronico dagli operatori economici interessati;
- b) stabilisce le norme relative alla prestazione di servizi che consentono di mettere le informazioni regolamentari a disposizione delle autorità competenti in formato elettronico da parte degli operatori economici interessati.

2. Ambito di applicazione.

1. Il presente regolamento si applica:

- a) alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari stabilite:
 - i) all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 11 del Consiglio;
 - ii) all'articolo 3 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio;
 - iii) all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;
 - iv) all'articolo 9, paragrafo 2, all'articolo 16, paragrafo 1, e all'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2024/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio; il presente regolamento non pregiudica i controlli eseguiti dagli uffici doganali previsti dalle pertinenti disposizioni degli atti giuridici dell'Unione;
 - v) all'allegato A, parte 5, capitolo 5.4, dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, di cui all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio; alla parte 5, capitolo 5.4, dei regolamenti concernenti il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID), che figurano quale

appendice C del COTIF concluso a Vilnius il 3 giugno 1999, di cui all'allegato II, capo II.1, di tale direttiva, e alla parte 5, capitolo 5.4, dei regolamenti allegati all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne, concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, di cui all'allegato III, capo III. 1, di tale direttiva.

b) le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari stabilite in atti delegati o di esecuzione adottati dalla Commissione a norma di un atto giuridico dell'Unione di cui al presente paragrafo, lettera a), o a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio o del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tali atti delegati o atti di esecuzione sono elencati all'allegato I, parte A, del presente regolamento;

c) le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari stabilite nelle disposizioni di diritto nazionale elencate all'allegato I, parte B, del presente regolamento.

2. Entro il 21 agosto 2021, gli Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni di diritto nazionale e le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari corrispondenti che prevedono la fornitura di informazioni in tutto o in parte identiche alle informazioni da fornire ai sensi delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui al paragrafo 1, lettere a) e b).

Successivamente a tale notifica, gli Stati membri notificano alla Commissione qualsiasi disposizione di diritto nazionale che:

a) modifica le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari enunciate nelle disposizioni di diritto nazionale di cui all'allegato I, parte B; oppure

b) stabilisce nuove prescrizioni perti-

menti relative alle informazioni regolamentari che prevedono la fornitura di informazioni in tutto o in parte identiche alle informazioni da fornire ai sensi delle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui al paragrafo 1, lettere a) e b).

Gli Stati membri effettuano la notifica entro un mese dall'adozione di tali disposizioni.

3. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 14, che modificano:

a) l'allegato I, parte A, al fine di inserire i riferimenti a qualsiasi prescrizione relativa alle informazioni regolamentari di cui al presente articolo, paragrafo 1, lettera b);

b) l'allegato I, parte B, al fine di inserire o sopprimere i riferimenti al diritto nazionale e alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari conformemente alle notifiche effettuate ai sensi del presente articolo, paragrafo 2.

3. Definizioni.

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

1) «informazioni regolamentari»: informazioni, a prescindere che siano presentate o meno sotto forma di documento, relative al trasporto merci nel territorio dell'Unione, comprese le merci in transito, che un operatore economico interessato deve mettere a disposizione conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, al fine di attestare la conformità alle prescrizioni pertinenti degli atti che fissano tali disposizioni;

2) «prescrizione relativa alle informazioni regolamentari»: obbligo di fornire informazioni regolamentari;

3) «autorità competente»: autorità, agenzia o altro organismo pubblico competente a svolgere i compiti previsti dagli atti giuridici di cui all'articolo 2, paragrafo 1, che ha necessità di accedere

alle informazioni regolamentari, come la verifica, l'applicazione, la convalida o il monitoraggio della conformità nel territorio di uno Stato membro;

4) «informazioni elettroniche sul trasporto merci» o «eFTI»: insieme di elementi di dati trattati mediante mezzi elettronici allo scopo di scambiare informazioni regolamentari tra gli operatori economici interessati e tra gli operatori economici interessati e le autorità competenti;

5) «sottoinsieme di dati eFTI»: sottoinsieme di elementi di dati strutturati che corrispondono alle informazioni regolamentari richieste ai sensi di uno specifico atto giuridico dell'Unione o del diritto nazionale di cui all'articolo 2, paragrafo 1;

6) «insieme di dati comuni eFTI»: insieme generale di elementi di dati strutturati che corrispondono a tutti i sottoinsiemi di dati eFTI, dove gli elementi di dati comuni ai vari sottoinsiemi di dati eFTI sono inclusi una sola volta;

7) «elemento di dati»: l'unità di informazione minima avente una definizione unica e caratteristiche tecniche precise, come formato, lunghezza e tipo di carattere;

8) «trattamento»: operazione o insieme di operazioni, compiute con o senza l'ausilio di processi automatizzati ed eseguite sulle eFTI, come la raccolta, la registrazione, l'organizzazione, la strutturazione, la conservazione, l'adattamento o la modifica, l'estrazione, la consultazione, l'uso, la comunicazione mediante trasmissione, diffusione o qualsiasi altra forma di messa a disposizione delle eFTI, il raffronto o la combinazione, la limitazione, la cancellazione o la distruzione

9) «registro delle operazioni»: registrazione automatica del trattamento elettronico delle eFTI;

10) «piattaforma eFTI»: soluzione basata sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) come,

ad esempio, un sistema operativo, un ambiente operativo o una banca dati, destinata ad essere utilizzata per il trattamento delle eFTI;

11) «programmatore di piattaforma eFTI»: persona fisica o giuridica che ha sviluppato o acquisito una piattaforma eFTI con l'intento di trattare informazioni regolamentari relative alla propria attività economica o di immettere tale piattaforma sul mercato;

12) «servizio eFTI»: servizio che consiste nel trattamento delle eFTI tramite una piattaforma eFTI con il solo impiego della piattaforma o in combinazione con altre soluzioni TIC, tra cui altre piattaforme eFTI;

13) «prestatore di servizi eFTI»: persona fisica o giuridica che presta un servizio eFTI agli operatori economici interessati sulla base di un contratto;

14) «operatore economico interessato»: un trasportatore o operatore logistico o ogni altra persona fisica o giuridica responsabile di mettere a disposizione delle autorità competenti le informazioni regolamentari conformemente alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;

15) «formato leggibile dall'uomo»: modalità di presentazione dei dati in un formato elettronico che non richiede ulteriori trattamenti dei dati prima del loro utilizzo da parte di una persona fisica;

16) «formato leggibile da dispositivo automatico»: modalità di presentazione dei dati in un formato elettronico che può essere utilizzato per l'elaborazione automatica da parte di un dispositivo automatico;

17) «organismo di valutazione della conformità»: organismo di valutazione della conformità ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 accreditato a norma di detto regolamento per effettuare la valutazione della conformità di piattaforme eFTI o di prestatori di servizi eFTI;

18) «spedizione»: il trasporto di una determinata serie di merci, compresi i rifiuti, tra il primo luogo di ritiro e il luogo di consegna finale ai sensi di un unico contratto di trasporto o di più contratti consecutivi di trasporto, compreso, se del caso, il trasferimento tra diversi modi di trasporto, indipendentemente dalla quantità o dal numero di contenitori, colli o pezzi trasportati.

CAPO II

INFORMAZIONI REGOLAMENTARI MESSE A DISPOSIZIONE IN FORMATO ELETTRONICO

4. Prescrizioni per gli operatori economici interessati.

1. Ai fini dell'articolo 5, paragrafi 1, 2 e 3, gli operatori economici interessati rispettano le prescrizioni di cui al presente articolo.

2. Nel caso in cui gli operatori economici interessati mettano a disposizione di un'autorità competente le informazioni regolamentari in formato elettronico, essi si avvalgono di dati trattati su una piattaforma eFTI certificata e, se del caso, da un prestatore di servizi eFTI certificato. Gli operatori economici interessati mettono a disposizione tali informazioni regolamentari in formato leggibile da dispositivo automatico e, su richiesta dell'autorità competente, in formato leggibile dall'uomo.

3. Le informazioni in formato leggibile da dispositivo automatico sono messe a disposizione tramite una connessione autenticata e protetta alla fonte di dati di una piattaforma eFTI. Gli operatori economici interessati comunicano l'unico collegamento elettronico di identificazione di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera e), che permette all'autorità competente di identificare in modo esclusivo le informazioni regolamentari relative alla spedizione.

4. Le informazioni in formato leggibile dall'uomo richieste dalle autorità com-

petenti sono messe a disposizione direttamente, sullo schermo di un dispositivo elettronico appartenente all'operatore economico interessato.

5. Prescrizioni per le autorità competenti.

1. A decorrere da 30 mesi dopo la data di entrata in vigore del primo degli atti delegati e di esecuzione di cui agli articoli 7 e 8, le autorità competenti accettano le informazioni regolamentari messe a disposizione in formato elettronico dagli operatori economici interessati conformemente all'articolo 4, anche quando tali informazioni regolamentari sono richieste dalle autorità competenti come informazioni supplementari.

1 *bis*. In deroga al paragrafo 1, le autorità competenti accettano le informazioni regolamentari, incluse le informazioni aggiuntive, in conformità del regolamento (UE) 2024/1157 a partire dal 21 maggio 2026.

2. (*Soppresso*).

3. Ove le informazioni regolamentari prescritte a norma di uno specifico atto giuridico dell'Unione o del diritto nazionale di cui all'articolo 2, paragrafo 1, comprendano una convalida ufficiale, per esempio un timbro o un certificato, la rispettiva autorità fornisce tale convalida per via elettronica, conformemente alle prescrizioni stabilite dagli atti delegati e di esecuzione di cui agli articoli 7 e 8.

4. Al fine di rispettare le prescrizioni di cui ai paragrafi da 1 a 3 del presente articolo, gli Stati membri provvedono a consentire a tutte le rispettive autorità competenti l'accesso alle informazioni regolamentari messe a disposizione da parte degli operatori economici interessati conformemente all'articolo 4 e il relativo trattamento. Tali misure si conformano agli atti delegati e di esecuzione di cui agli articoli 7 e 8.

6. Informazione commerciale confidenziale.

Le autorità competenti, i fornitori di ser-

vizi eFTI e gli operatori economici interessati provvedono a garantire la riservatezza delle informazioni commerciali trattate e scambiate conformemente al presente regolamento e garantiscono che tali informazioni possano essere valutate e trattate solo previa autorizzazione.

7. Insieme di dati comuni eFTI e sottoinsiemi di dati eFTI.

1. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 14 per integrare il presente regolamento stabilendo e modificando l'insieme di dati comuni eFTI e i sottoinsiemi di dati eFTI in relazione alle rispettive prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui all'articolo 2, paragrafo 1, tra cui le specifiche corrispondenti sulla definizione e sulle caratteristiche tecniche per ogni elemento di dati incluso nell'insieme di dati comuni eFTI e nei sottoinsiemi di dati eFTI.

2. Nell'adottare gli atti delegati di cui al paragrafo 1, la Commissione:

- a) tiene in considerazione le convenzioni internazionali e il pertinente diritto dell'Unione; e
- b) cerca di garantire l'interoperabilità dell'insieme di dati comuni eFTI e dei sottoinsiemi di dati eFTI con i pertinenti modelli di dati accettati a livello internazionale o di Unione, compresi i modelli di dati multimodali.

3. Il primo di tali atti delegati riguarda tutti gli elementi di cui al paragrafo 1 ed è adottato entro il 21 febbraio 2023.

4. In deroga al paragrafo 3, gli elementi di cui al paragrafo 1 che sono connessi ai requisiti di informazione stabiliti nelle disposizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), punto iv), sono adottati non oltre la data di cui all'articolo 27, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2024/1157.

8. Procedure comuni e norme di accesso.

1. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le procedure comuni e le norme dettagliate, tra cui le specifiche tecniche comuni, per l'accesso delle autorità competenti alle piattaforme eFTI, comprese le procedure per il trattamento delle informazioni regolamentari e per la comunicazione tra le autorità competenti e gli operatori economici interessati in relazione a tali informazioni.

2. Nell'adottare gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 1, la Commissione cerca di migliorare l'efficienza delle procedure amministrative e di ridurre al minimo i costi di conformità sia per gli operatori economici interessati che per le autorità competenti.

3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione riguarda tutti gli elementi di cui al paragrafo 1 del presente articolo ed è adottato entro il 21 febbraio 2023.

4. In deroga al paragrafo 3, gli elementi di cui al paragrafo 1 che sono connessi in modo specifico all'accesso e al trattamento da parte delle autorità delle informazioni regolamentari in relazione ai requisiti stabiliti nelle disposizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), punto iv), inclusa la comunicazione con gli operatori economici in relazione a tali informazioni, sono adottati non oltre la data di cui all'articolo 27, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2024/1157.

CAPO III

PIATTAFORME eFTI E FORNITORI DI SERVIZI eFTI

Sezione I

Prescrizioni per le piattaforme eFTI e i fornitori di servizi eFTI

9. Prescrizioni funzionali per le piattaforme eFTI.

1. Le piattaforme eFTI utilizzate per il trattamento delle informazioni regolamentari forniscono funzionalità che assicurino che:

- a) i dati personali possano essere trattati in conformità del regolamento (UE) 2016/679;
- b) i dati commerciali possano essere trattati a norma dell'articolo 6;
- c) le autorità competenti possano accedere ai dati e trattarli conformemente alle specifiche adottate a norma degli atti delegati e di esecuzione di cui agli articoli 7 e 8;
- d) gli operatori economici interessati possano mettere a disposizione delle autorità competenti le informazioni in conformità all'articolo 4;
- e) possa essere stabilito un unico collegamento elettronico di identificazione tra una spedizione e i relativi elementi di dati, compreso un riferimento strutturato alla piattaforma eFTI su cui sono resi disponibili i dati, ad esempio un identificativo unico di riferimento;
- f) i dati possano essere trattati esclusivamente sulla base di un accesso autorizzato e autenticato;
- g) tutte le attività di trattamento dei dati siano debitamente registrate in registri delle operazioni in modo da consentire, come minimo, l'identificazione di ogni singola operazione di trattamento, della persona fisica o giuridica che ha effettuato l'operazione e della sequenza di operazioni su ogni singolo elemento di dati; se un'operazione comporta la modifica o l'eliminazione di un elemento di dati esistente, l'elemento di dati originale è conservato;
- h) i dati possano essere archiviati e restino accessibili per le autorità competenti conformemente ai pertinenti atti giuridici dell'Unione e al diritto nazionale che stabiliscono le pertinenti prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;

i) i registri delle operazioni di cui al presente paragrafo, lettera g), siano archiviati e restino accessibili per le autorità competenti, a fini di verifica, per il periodo indicato nei pertinenti atti giuridici dell'Unione e nel diritto nazionale che stabiliscono le rispettive prescrizioni relative alle informazioni regolamentari e, a fini di monitoraggio, per i periodi di cui all'articolo 17;

j) i dati siano protetti da danneggiamenti e furto;

k) gli elementi di dati trattati corrispondano all'insieme di dati comuni eFTI e ai sottoinsiemi di dati eFTI stabiliti dagli atti delegati di cui all'articolo 7 e possano essere trattati in qualsiasi lingua ufficiale dell'Unione secondo quanto previsto dai pertinenti atti giuridici dell'Unione e dal diritto nazionale che stabiliscono le rispettive prescrizioni relative alle informazioni regolamentari.

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le specifiche dettagliate riguardanti le prescrizioni di cui al presente articolo, paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2. Nell'adottare tali specifiche la Commissione:

- a) cerca di garantire l'interoperabilità delle piattaforme eFTI;
- b) tiene conto delle pertinenti soluzioni e norme tecniche esistenti
- c) garantisce che tali specifiche restino per quanto possibile neutre sotto il profilo tecnologico.

Il primo di tali atti di esecuzione riguarda tutti gli elementi di cui al presente articolo, paragrafo 1, ed è adottato entro il 21 agosto 2023.

3. In deroga al paragrafo 2, gli elementi di cui al paragrafo 1 che sono connessi in modo specifico al trattamento delle informazioni regolamentari in relazione ai requisiti stabiliti nelle disposizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a),

punto iv), sono adottati non oltre la data di cui all'articolo 27, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2024/1157.

10. Prescrizioni per i prestatori di servizi eFTI.

1. I prestatori di servizi eFTI garantiscono che:

- a) i dati siano trattati esclusivamente dagli utenti autorizzati e secondo diritti in materia di trattamento dei dati chiaramente definiti e assegnati nel quadro della piattaforma eFTI, conformemente alle pertinenti prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;
- b) i dati siano archiviati e restino accessibili conformemente agli atti giuridici dell'Unione e al diritto nazionale che stabiliscono le rispettive prescrizioni relative alle informazioni regolamentari;
- c) le autorità competenti abbiano accesso immediato alle informazioni regolamentari riguardanti un'operazione di trasporto merci trattate mediante le loro piattaforme eFTI, senza l'addebito di spese o diritti;
- d) i dati siano adeguatamente protetti, tra l'altro, da trattamenti non autorizzati o illeciti e dalla perdita, dalla distruzione o dal danno accidentali.

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le norme dettagliate riguardanti le prescrizioni di cui al presente articolo, paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione riguardante tutti gli elementi di cui al presente articolo, paragrafo 1, è adottato entro il 21 agosto 2023.

Sezione II *Certificazione*

11. Organismi di valutazione della conformità.

1. Gli organismi di valutazione della conformità sono accreditati a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 per la certificazione delle piattaforme eFTI e dei prestatori di servizi eFTI conformemente agli articoli 12 e 13 del presente regolamento.

2. Ai fini dell'accreditamento, gli organismi di valutazione della conformità rispettano le prescrizioni di cui all'allegato II. Gli organismi nazionali di accreditamento comunicano all'autorità nazionale designata in conformità del presente articolo, paragrafo 3, l'indirizzo del sito web in cui mettono a disposizione del pubblico le informazioni sugli organismi di valutazione della conformità accreditati, compreso un elenco aggiornato di tali organismi.

3. Ciascuno Stato membro designa un'autorità che conserva un elenco aggiornato degli organismi di valutazione della conformità accreditati, delle piattaforme eFTI e dei prestatori di servizi eFTI titolari di una certificazione valida sulla base delle informazioni fornite a norma del presente articolo, paragrafo 2, dell'articolo 12, paragrafo 2, e dell'articolo 13, paragrafo 2. Tali autorità nazionali designate mettono tale elenco a disposizione del pubblico su un sito web ufficiale del governo.

4. Entro il 31 marzo di ogni anno tali autorità nazionali designate comunicano alla Commissione l'elenco di cui al paragrafo 3 insieme all'indirizzo del sito web su cui tale elenco è pubblicamente disponibile. La Commissione pubblica gli indirizzi di tali siti web sul proprio sito web ufficiale.

12. Certificazione delle piattaforme eFTI.

1. Su domanda di un programmatore di piattaforma eFTI, un organismo di valutazione della conformità valuta la conformità della piattaforma eFTI alle prescrizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1. Se la valutazione è positiva,

l'organismo di valutazione della conformità rilascia un certificato di conformità per tale piattaforma eFTI. In caso di valutazione negativa, l'organismo di valutazione della conformità fornisce al richiedente una motivazione.

2. Ogni organismo di valutazione della conformità conserva un elenco aggiornato delle piattaforme eFTI che ha certificato e di cui ha ritirato o sospeso la certificazione. Esso mette tale elenco a disposizione del pubblico sul proprio sito web e comunica l'indirizzo del sito web all'autorità nazionale designata di cui all'articolo 11, paragrafo 3.

3. Le informazioni messe a disposizione delle autorità competenti mediante una piattaforma eFTI certificata sono accompagnate da un marchio di certificazione.

4. Il programmatore della piattaforma eFTI richiede una rivalutazione della certificazione in caso di revisione delle specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 14, per integrare il presente regolamento fissando le norme relative alla certificazione delle piattaforme eFTI e all'impiego del marchio di certificazione, comprese le norme sul rinnovo, sulla sospensione e sul ritiro della certificazione.

13. Certificazione dei prestatori di servizi eFTI.

1. Su domanda di un prestatore di servizi eFTI, un organismo di valutazione della conformità valuta la conformità del prestatore di servizi eFTI alle prescrizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 1. Se la valutazione è positiva, l'organismo di valutazione della conformità rilascia un certificato di conformità. In caso di valutazione negativa, l'organismo di valutazione della conformità ne fornisce al richiedente le ragioni

2. Ogni organismo di valutazione della conformità conserva un elenco aggiornato dei prestatori di servizi eFTI che ha certificato e di cui ha ritirato o sospeso la certificazione. Esso mette tale elenco a disposizione del pubblico sul suo sito web e comunica l'indirizzo di tale sito web all'autorità nazionale designata di cui all'articolo 11, paragrafo 3.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 14, per integrare il presente regolamento fissando le norme relative alla certificazione dei prestatori di servizi eFTI, comprese le norme sul rinnovo, sulla sospensione e sul ritiro della certificazione.

CAPO IV

DELEGA DI POTERE E DISPOSIZIONI DI ESECUZIONE

14. Esercizio della delega.

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 3, all'articolo 7, all'articolo 12, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 2, paragrafo 3, all'articolo 7, all'articolo 12, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi

specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, dell'articolo 7, dell'articolo 12, paragrafo 5, e dell'articolo 13, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

15. Procedura di comitato.

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

CAPO V DISPOSIZIONI FINALI

16. Riesame.

1. Non oltre il 21 febbraio 2029, la Commissione procede alla valutazione del presente regolamento e presenta una

relazione sulle principali conclusioni al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo.

La Commissione valuta inoltre possibili iniziative al fine, in particolare, di:

a) stabilire l'obbligo per gli operatori economici di mettere a disposizione delle autorità competenti, conformemente al presente regolamento, informazioni regolamentari in formato elettronico;

b) stabilire una maggiore interoperabilità e interconnettività tra l'ambiente eFTI e i diversi sistemi e piattaforme TIC utilizzati per la registrazione e il trattamento delle informazioni regolamentari, come previsto in altro diritto dell'Unione in materia di trasporti.

Tali valutazioni riguardano in particolare la modifica del presente regolamento e di altri pertinenti atti giuridici dell'Unione ed è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

2. Gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni necessarie, stabilite all'articolo 17, per la preparazione della relazione di cui al presente articolo, paragrafo 1.

17. Monitoraggio.

Entro il 21 agosto 2027, e successivamente ogni cinque anni, gli Stati membri comunicano alla Commissione, sulla base dei registri delle operazioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere g) e i), il numero di volte che le autorità competenti hanno consultato o trattato le informazioni regolamentari messe a disposizione in formato elettronico dagli operatori economici interessati conformemente all'articolo 4.

Tali informazioni sono fornite per ciascuno degli anni del periodo di monitoraggio.

18. Entrata in vigore e applicazione.

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla

pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Esso si applica dal 21 agosto 2024.

3. Tuttavia, l'articolo 2, paragrafo 2, l'articolo 5, paragrafo 4, l'articolo 7, l'articolo 8, l'articolo 9, paragrafo 2, e l'articolo 10, paragrafo 2, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020.

ALLEGATO I

Informazioni regolamentari che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento
(*Omissis*)

ALLEGATO II

Prescrizioni relative agli organismi di valutazione della conformità

1. L'organismo di valutazione della conformità è istituito a norma della legge nazionale e ha personalità giuridica.

2. L'organismo di valutazione della conformità è un organismo terzo indipendente dall'organizzazione o dalla piattaforma eFTI o dal prestatore di servizi della piattaforma eFTI che valuta.

Un organismo appartenente a un'associazione di imprese o a una federazione professionale che rappresenta imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'utilizzo o nella manutenzione di una piattaforma eFTI o un prestatore di servizi della piattaforma eFTI che esso valuta può essere ritenuto un organismo del genere, a condizione che siano dimostrate la sua indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il per-

sonale addetto alla valutazione della conformità non sono né il progettista, né il fabbricante, né il fornitore, né l'installatore, né l'acquirente, né il proprietario, né l'utente né il responsabile della manutenzione della piattaforma eFTI o del prestatore di servizi della piattaforma eFTI sottoposti alla valutazione, né il rappresentante di uno di questi soggetti.

L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale addetto alla valutazione della conformità non intervengono direttamente nella progettazione, nella fabbricazione o nella costruzione, nella commercializzazione, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione di tale piattaforma eFTI o del prestatore di servizi della piattaforma eFTI, né rappresentano i soggetti impegnati in tali attività. Non intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui sono accreditati. Ciò vale in particolare per i servizi di consulenza.

Gli organismi di valutazione della conformità garantiscono che le attività delle loro affiliate o dei loro subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle loro attività di valutazione della conformità

4. Gli organismi di valutazione della conformità e il loro personale eseguono le operazioni di valutazione della conformità con il massimo dell'integrità professionale e con la competenza tecnica richiesta e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di valutazione, in particolare da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

5. L'organismo di valutazione della conformità è in grado di effettuare tutti i compiti di valutazione della conformità

ad esso attribuiti ai sensi degli articoli 12 e 13 del presente regolamento, indipendentemente dal fatto che siano eseguiti dall'organismo stesso o per suo conto e sotto la sua responsabilità.

L'organismo di valutazione della conformità ha a sua disposizione:

a) personale con conoscenze tecniche ed esperienza sufficiente e appropriata per eseguire i compiti di valutazione della conformità;

b) le descrizioni delle procedure in conformità delle quali avviene la valutazione della conformità, garantendo la trasparenza e la capacità di riproduzione di tali procedure;

c) procedure per svolgere le attività che tengano debitamente conto delle dimensioni di un'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura e del grado di complessità della tecnologia in questione.

L'organismo di valutazione della conformità dispone dei mezzi necessari per eseguire in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi connessi alle attività di valutazione della conformità.

6. Il personale responsabile dell'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità dispone di quanto segue:

a) una formazione tecnica e professionale solida che includa tutte le attività di valutazione della conformità;

b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;

c) una conoscenza e una comprensione adeguate delle prescrizioni di cui agli articoli 9 e 10 del presente regolamento;

d) la capacità di elaborare certificati di conformità, registri e relazioni atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.

7. È garantita l'imparzialità degli organismi di valutazione della conformità, dei loro alti dirigenti e del personale addetto alla valutazione della conformità.

La remunerazione degli alti dirigenti

e del personale addetto alla valutazione della conformità di un organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite o dai risultati di tali valutazioni.

8. Gli organismi di valutazione della conformità sottoscrivono un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, a meno che detta responsabilità non sia direttamente coperta dallo Stato membro a norma del diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione di conformità.

9. Il personale di un organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni a norma degli articoli 12 e 13 del presente regolamento o di qualsiasi disposizione esecutiva di diritto interno, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita le sue attività. Sono tutelati i diritti di proprietà.

10. Gli organismi di valutazione della conformità partecipano alle attività di normazione pertinenti e alle attività normative pertinenti, o garantiscono che il loro personale addetto alla valutazione della conformità ne sia informato.

**Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 15 luglio 2020
che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/
CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore
del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per
quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE)
n. 1024/2012¹**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL
CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione eu-
ropea,

previa trasmissione del progetto di atto
legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e
sociale europeo,

visto il parere del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura legi-
slativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Al fine di creare un settore del
trasporto su strada sicuro, efficiente e
socialmente responsabile è necessario
assicurare, da un lato, condizioni di la-
voro adeguate e protezione sociale per i

conducenti e, dall'altro, condizioni eque
per le imprese e di concorrenza leale
per i trasportatori su strada («traspor-
tatori»). Considerato l'elevato grado di
mobilità della forza lavoro nel settore
del trasporto su strada, sono necessarie
norme settoriali per garantire l'equi-
librio tra la libertà dei trasportatori di
fornire servizi transfrontalieri, la libera
circolazione delle merci, condizioni di
lavoro adeguate e la protezione sociale
dei conducenti.

(2) Alla luce dell'elevato grado di mo-
bilità intrinseca ai servizi di trasporto
su strada, occorre prestare particolare
attenzione a garantire che i conducen-
ti possano esercitare i propri diritti e
che i trasportatori, in buona parte pic-
cole imprese, non debbano affrontare
ostacoli amministrativi sproporzionati
o controlli discriminatori che limiti-
no indebitamente la libertà di fornire
servizi transfrontalieri. Per lo stesso

¹ Pubblicata in G.U.U.E. L 249/49 del 31 luglio 2020. La direttiva (UE) 2020/1057 è stata attuata in Italia con d.lgs. 23 febbraio 2023, n. 27.

motivo, qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata, tenendo conto della necessità di garantire condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti, nonché di agevolare l'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali e stranieri.

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

(4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'Unione nel settore dei trasporti su strada, sono state individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro esecuzione, quali quelle relative al ricorso a società di comodo. Inoltre, esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione di tali disposizioni, con il risultato di creare gravosi oneri amministrativi a carico di conducenti e trasportatori. Ciò comporta incertezza giuridica, che va a scapito delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti, e delle condizioni per una leale concorrenza per gli operatori in questo settore.

(5) Al fine di assicurare la corretta applicazione delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, è opportuno rafforzare i controlli e la cooperazione a livello di Unione per contrastare le frodi connesse al distacco dei conducenti.

(6) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016 per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica nel settore ad ele-

vata mobilità del trasporto su strada e ha indicato che tali questioni sarebbero affrontate meglio mediante normative specifiche per il settore del trasporto su strada.

(7) Al fine di garantire l'efficace e proporzionata attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore del trasporto su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino le particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore del trasporto su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libertà per i trasportatori di prestare servizi transfrontalieri. Le disposizioni relative al distacco dei lavoratori di cui alla direttiva 96/71/CE e all'esecuzione di tali disposizioni di cui alla direttiva 2014/67/UE si applicano al settore del trasporto su strada e dovrebbero essere soggette alle norme specifiche previste dalla presente direttiva.

(8) A motivo dell'elevato grado di mobilità che caratterizza il settore dei trasporti, i conducenti non sono generalmente distaccati in un altro Stato membro nell'ambito di contratti di servizio per lunghi periodi, come invece accade talvolta in altri settori. È pertanto opportuno definire le circostanze in cui le norme sul distacco di lunga durata di cui alla direttiva 96/71/CE non si applicano a tali conducenti.

(9) Tali norme settoriali sul distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio prestato con il territorio dello Stato membro ospitante. Per agevolare l'esecuzione di dette norme si dovrebbe operare una distinzione tra i diversi tipi di operazioni di trasporto in funzione del grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante.

(10) Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa («Stato membro di stabilimento») al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, o di ritorno allo Stato

membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente intraprenda varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio. Un'eventuale applicazione delle norme sul distacco, e quindi delle condizioni di lavoro e di occupazione garantite nello Stato membro ospitante, a tali operazioni bilaterali costituirebbe una restrizione sproporzionata alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada.

(11) È opportuno chiarire che il trasporto internazionale in transito attraverso il territorio di uno Stato membro non costituisce una situazione di distacco. Tale attività è caratterizzata dal fatto che il conducente attraversa lo Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri, e non esiste pertanto un legame rilevante tra le attività del conducente e lo Stato membro di transito. La qualificazione relativa alla presenza del conducente in transito in uno Stato membro non è quindi condizionata dalle soste connesse, ad esempio, a motivi igienici.

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

(13) Quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente trasporti di cabotaggio oppure operazioni di trasporto internazionale non

bilaterale, vi è un legame sufficiente con il territorio dello Stato membro ospitante. Tale legame esiste in caso di trasporti di cabotaggio, quali definiti dai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante e il servizio è quindi strettamente legato al territorio dello Stato membro ospitante. Un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale è caratterizzata dal fatto che il conducente effettua il trasporto internazionale al di fuori dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che dispone il distacco. I servizi prestati sono quindi legati allo Stato membro ospitante interessato anziché allo Stato membro di stabilimento. In tali casi, norme settoriali sono necessarie solo per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo.

(14) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché, in linea con la direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e per i conducenti distaccati. Ciò dovrebbe comprendere, se del caso, le condizioni di lavoro e di occupazione stabilite da contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese simili nella zona geografica interessata. Le informazioni pertinenti dovrebbero in particolare riguardare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti. Occorre, in linea con la direttiva 2014/67/UE, cercare di coinvolgere le parti sociali.

(15) I trasportatori dell'Unione devono far fronte a una crescente concorrenza da parte dei trasportatori stabiliti in paesi terzi. È pertanto della massima importanza garantire che i trasportatori dell'Unione non siano oggetto di discriminazioni. Conformemente all'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 96/71/CE, le imprese stabilite in uno Stato non membro non possono beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro. Tale principio dovrebbe applicarsi anche alle norme specifiche sul distacco previste dalla presente direttiva. Dovrebbe, in particolare, applicarsi allorché i trasportatori di paesi terzi effettuino operazioni di trasporto nell'ambito di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione.

(16) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei trasporti («CEMT») è uno dei principali strumenti che disciplinano l'accesso al mercato dell'Unione da parte di trasportatori di paesi terzi e l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei trasportatori dell'Unione. Il numero di permessi assegnati a ciascun paese membro della CEMT è deciso su base annuale. Gli Stati membri devono rispettare l'obbligo di non discriminazione nei confronti delle imprese dell'Unione, anche al momento di concordare le condizioni per l'accesso al mercato dell'Unione nell'ambito della CEMT.

(17) All'Unione, nel quadro delle sue competenze esterne esclusive, spetta il potere di negoziare e concludere l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adatti ai trasporti internazionali su strada («AETR»). Conformemente all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'Unione dovrebbe allineare i meccanismi di controllo utilizzabili per controllare il rispetto delle norme sociali nazionali e dell'Unione da parte delle

imprese di paesi terzi ai meccanismi di controllo che si applicano alle imprese dell'Unione.

(18) Le disposizioni della direttiva 96/71/CE relative al distacco dei lavoratori e le disposizioni sugli obblighi amministrativi di cui alla direttiva 2014/67/UE si sono dimostrate difficili da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'applicazione e l'esecuzione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada ha generato incertezza giuridica e oneri amministrativi gravosi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada con conseguenti effetti negativi sull'occupazione e sulla competitività dei trasportatori. È pertanto necessario armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo. Ciò eviterebbe inoltre che i trasportatori subiscano inutili ritardi.

(19) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti nell'Unione, è opportuno stabilire specifici obblighi amministrativi e misure di controllo per il settore del trasporto su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. Al fine di vigilare sul rispetto degli obblighi di cui alla presente direttiva e alla direttiva 96/71/CE, e al contempo rendere tale compito meno complesso, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo specificati nella presente direttiva, adeguati al settore del trasporto su strada.

(20) Le imprese di trasporto hanno bisogno di certezza giuridica per quanto riguarda le norme e i requisiti cui debbono conformarsi. Tali norme e requisiti

dovrebbero essere chiari, comprensibili e facilmente accessibili alle imprese di trasporto e dovrebbero consentire l'effettuazione di controlli efficaci. È importante che le nuove norme non introducano oneri amministrativi inutili e tengano in debito conto gli interessi delle piccole e medie imprese.

(21) Gli oneri amministrativi e i compiti di gestione dei documenti che incombono ai conducenti dovrebbero essere ragionevoli. Pertanto, alcuni documenti dovrebbero essere disponibili nel veicolo per il controllo su strada, mentre altri documenti dovrebbero essere messi a disposizione, tramite l'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, dai trasportatori e, ove necessario, dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento. Le autorità competenti dovrebbero utilizzare il quadro di assistenza reciproca tra gli Stati membri di cui alla direttiva 2014/67/UE.

(22) Per facilitare il controllo del rispetto delle norme in materia di distacco di cui alla presente direttiva, i trasportatori dovrebbero trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità competenti degli Stati membri in cui distaccano i conducenti.

(23) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dei trasportatori è necessario semplificare la procedura di invio e di aggiornamento delle dichiarazioni di distacco. La Commissione dovrebbe pertanto sviluppare un'interfaccia pubblica multilingue accessibile ai trasportatori tramite la quale essi possano inviare e aggiornare le informazioni sul distacco e trasmettere all'IMI, ove necessario, altri documenti pertinenti.

(24) Dato che in alcuni Stati membri le parti sociali svolgono un ruolo essenziale nell'applicazione della legislazione sociale nel settore del trasporto su strada, gli Stati membri dovrebbero

poter fornire alle parti sociali nazionali le informazioni pertinenti condivise tramite l'IMI al solo scopo di verificare la conformità alle norme in materia di distacco nel rispetto del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio. Le informazioni pertinenti dovrebbero essere fornite alle parti sociali tramite mezzi diversi dall'IMI.

(25) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione affinché specifichi le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(26) Un'esecuzione adeguata, effettiva e sistematica delle norme in materia di orario di lavoro e tempi di riposo è fondamentale per migliorare la sicurezza stradale, tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere l'ambito di applicazione degli attuali obblighi di applicazione uniforme stabiliti dalla direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio al fine di includere il controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

(27) Tenuto conto della serie di dati necessari per il controllo del rispetto delle norme sull'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE, la misura dei controlli su strada dipende dalla messa a punto e dall'introduzione di tecnologie che permettano la copertura di periodi di tempo sufficienti. I controlli su strada dovrebbero essere limitati ad aspetti che possono essere controllati in modo efficace tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di registrazione a bordo, e i controlli approfonditi dovrebbero essere

effettuati esclusivamente nei locali delle imprese.

(28) I controlli su strada dovrebbero essere effettuati in modo efficiente e rapido ed essere portati a termine nel più breve tempo possibile e con un minimo ritardo per i conducenti. Dovrebbe essere operata una chiara distinzione tra gli obblighi dei trasportatori e gli obblighi dei conducenti.

(29) È opportuno promuovere ulteriormente la cooperazione tra le autorità di controllo degli Stati membri mediante controlli concertati, che gli Stati membri dovrebbero cercare di estendere ai controlli nei locali delle imprese. L'Autorità europea del lavoro, nel cui ambito di attività, come previsto all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, rientra la direttiva 2006/22/CE, potrebbe svolgere un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri che effettuano controlli concertati e potrebbe sostenere le iniziative in materia di istruzione e formazione.

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

(31) Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno scambio di informazioni efficaci, il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio impone agli Stati membri di interconnettere i rispettivi registri elettronici nazionali (REN) attraverso il sistema dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Under-*

takings - ERRU). Le informazioni accessibili tramite tali sistemi nei controlli su strada dovrebbero essere ampliate.

(32) Per facilitare e migliorare la comunicazione tra gli Stati membri, garantire un'applicazione più uniforme delle norme sociali nel settore del trasporto e agevolare il rispetto, da parte dei trasportatori su strada, degli obblighi amministrativi al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più nuovi moduli per l'IMI. È importante che l'IMI consenta di controllare la validità delle dichiarazioni di distacco durante i controlli su strada.

(33) Lo scambio di informazioni nel contesto di una cooperazione amministrativa efficace e dell'assistenza reciproca tra Stati membri dovrebbe essere conforme alle norme in materia di protezione dei dati personali di cui ai regolamenti (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio. Lo scambio di informazioni attraverso l'IMI dovrebbe essere conforme altresì al regolamento (UE) n. 1024/2012.

(34) Al fine di migliorare l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e ampliare l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe alle autorità competenti per il controllo dello Stato membro interessato controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti. Una formula comune per il calcolo del fattore di rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori durante i controlli.

(35) A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, le competenze attribuite alla Commissione dalla direttiva 2006/22/CE dovrebbero essere allineate agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

(36) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per aumentare al 4 % la percentuale minima dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti controllata dagli Stati membri; per chiarire ulteriormente le definizioni delle categorie di statistiche da raccogliere; per designare un organismo per la promozione attiva dello scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri; per la definizione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa; per stabilire linee guida sulle migliori pratiche di applicazione; per stabilire un approccio comune per la registrazione e il controllo di periodi di «altre mansioni» e per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo; e per promuovere un approccio comune all'attuazione di tale direttiva, per incoraggiare un approccio coerente tra le autorità di controllo e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le autorità di controllo e facilitare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo. In particolare, nell'adottare atti di esecuzione per l'elaborazione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa, la Commissione dovrebbe assicurare la parità di trattamento fra le imprese nel tener conto dei criteri specificati nella presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

(37) Al fine di riflettere l'evoluzione delle migliori prassi per quanto riguarda i controlli e le dotazioni standard a disposizione delle unità di controllo e di stabilire o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014

del Parlamento europeo e del Consiglio, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alle modifiche da apportare, rispettivamente, agli allegati I, II e III della direttiva 2006/22/CE. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(38) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE.

(39) Le imprese di trasporto sono destinatarie di alcune norme speciali in materia di distacco e, sono responsabili di eventuali infrazioni di tali norme 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 stabilire norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per i caricatori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto essere, a conoscenza del fatto che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni delle norme speciali in materia di distacco.

(40) Per garantire condizioni di concorrenza leale e di parità per i lavoratori e le imprese, occorre compiere progressi verso un'applicazione intelligente e fornire tutto il sostegno possibile al fine di introdurre e utilizzare appieno i sistemi di classificazione del rischio.

(41) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto dell'applicazione e dell'esecuzione delle norme sul distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada e presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati di tale valutazione, eventualmente corredata di una proposta legislativa.

(42) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti e, dall'altro, condizioni commerciali e concorrenziali eque per i trasportatori, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(43) Le misure nazionali di recepimento della presente direttiva dovrebbero applicarsi a decorrere dalla data corrispondente a 18 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva. La direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio si applica al settore del trasporto su strada, conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, della stessa direttiva dal 2 febbraio 2022,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

1. Norme specifiche relative al distacco dei conducenti.

1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche in merito a taluni aspetti della direttiva 96/71/CE per quanto riguarda il distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda gli ob-

blighi amministrativi e le misure di controllo per il distacco dei conducenti.

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

3. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterale con riguardo alle merci.

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

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data a decorrere dalla quale i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano anche l'esenzione per le operazioni di trasporto bilaterale di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, laddove, in aggiunta a un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente effettui una sola attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che il conducente non effettui operazioni di carico e scarico di merci nello stesso Stato membro.

Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva, è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'esenzione per le attività ag-

giuntive di cui al terzo comma si applica fino a un massimo di due attività aggiuntive di carico e/o scarico, alle condizioni di cui al terzo comma.

Le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano solo fino alla data a decorrere dalla quale i tachigrafi intelligenti conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

4. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini di cui alla direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterali con riguardo a passeggeri.

Ai fini della presente direttiva, un'operazione di trasporto bilaterale nell'ambito di un trasporto internazionale occasionale o regolare di passeggeri, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009, avviene quando un conducente effettua una delle operazioni seguenti:

- a) fa salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e li fa scendere in un altro Stato membro o in un paese terzo;
- b) fa salire passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e li fa scendere nello Stato membro di stabilimento; o
- c) fa salire e scendere i passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un paese

terzo, conformemente al regolamento (CE) n. 1073/2009.

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data in cui i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano l'esenzione per operazioni di trasporto bilaterale, con riguardo al trasporto di passeggeri, di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, anche quando, in aggiunta all'effettuazione di un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente fa altresì salire passeggeri una volta e/o scendere passeggeri una volta negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

L'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica solo a decorrere dalla data in cui i tachigrafi intelligenti conformi con l'obbligo di registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

5. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando transiti attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far sali-

re o scendere passeggeri.

6. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettui il tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio, se il tragitto stradale consiste di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo.

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

8. Ai fini dell'articolo 3, paragrafo 1 *bis*, della direttiva 96/71/CE, si ritiene che il distacco abbia termine nel momento in cui il conducente lascia lo Stato membro ospitante nell'esecuzione di un trasporto internazionale di merci o di passeggeri. Detto periodo di distacco non è cumulato con i precedenti periodi di distacco nel quadro di siffatti trasporti internazionali effettuati dallo stesso conducente o di un altro conducente che sostituisce.

9. Gli Stati membri provvedono affinché, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e per i conducenti distaccati. Le informazioni pertinenti riguardano in particolare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti, tra cui, se del caso, i contratti collettivi generalmente

applicabili a tutte le imprese analoghe nella zona geografica interessata.

10. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso.

11. In deroga all'articolo 9, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/67/UE, per quanto concerne il distacco dei conducenti, gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

a) l'obbligo per il trasportatore stabilito in un altro Stato membro di trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità nazionali competenti di uno Stato membro in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco, utilizzando un formulario tipo multilingue dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. La dichiarazione di distacco contiene le informazioni seguenti:

- i) l'identità del trasportatore, ove disponibile, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria qualora tale numero sia disponibile;
- ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
- iii) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
- iv) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad

esso applicabile;

v) la data di inizio e di fine del distacco previste;

vi) il numero di targa dei veicoli a motore;

vii) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio;

b) l'obbligo, per il trasportatore, di assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico e, per il conducente, di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada:

i) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite l'IMI;

ii) la prova delle operazioni di trasporto che si svolgono nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;

iii) le registrazioni del tachigrafo, in particolare i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;

c) l'obbligo per il trasportatore di trasmettere, tramite l'interfaccia pubblica connessa all'IMI, dopo il periodo di distacco, su richiesta diretta delle autorità competenti degli Stati membri in cui ha avuto luogo il distacco, copie dei documenti di cui alla lettera b), punti ii) e iii), del presente paragrafo, nonché della documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente relativamente al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documen-

to equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio, i prospetti orari relativi alle attività di lavoro del conducente e le prove del pagamento.

Il trasportatore invia la documentazione mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI entro otto settimane dalla data della richiesta. Qualora il trasportatore non presenti la documentazione richiesta entro detto termine, le autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco possono chiedere, tramite l'IMI, l'assistenza delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, in conformità degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE. Ove sia presentata tale richiesta di assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento del trasportatore hanno accesso alla dichiarazione di distacco e alle altre informazioni pertinenti presentate dal trasportatore mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI.

Le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento provvedono a fornire alle autorità competenti dello Stato membro ove ha avuto luogo il distacco la documentazione richiesta tramite l'IMI entro 25 giorni lavorativi dalla data della richiesta di assistenza reciproca.

Per accertare se il conducente non debba essere considerato distaccato, ai sensi dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, gli Stati membri possono imporre come misura di controllo soltanto l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, la prova del trasporto internazionale pertinente, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, e le registrazioni del tachigrafo di cui alla lettera b), punto iii), del presente paragrafo.

12. A fini di controllo, il trasportatore provvede a tenere aggiornate nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI le dichiarazioni di distacco di cui al paragrafo 11, lettera a).

13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio dell'IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di 24 mesi.

Uno Stato membro può consentire all'autorità competente di fornire alle parti sociali nazionali tramite mezzi diversi dall'IMI le informazioni pertinenti disponibili nell'ambito dell'IMI, nella misura necessaria ai fini del controllo della conformità alle norme in materia di distacco e conformemente alla legislazione e alle prassi nazionali, a condizione che:

a) le informazioni riguardino un distacco nel territorio dello Stato membro interessato;

b) le informazioni siano utilizzate esclusivamente ai fini dell'applicazione delle norme in materia di distacco; e

c) il trattamento dei dati sia effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679.

14. Entro il 2 febbraio 2021, la Commissione specifica, mediante atto di esecuzione, le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

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

16. Le autorità competenti degli Stati membri collaborano strettamente, si prestano reciproca assistenza e si scambiano tutte le informazioni pertinenti, secondo le condizioni previste dalla direttiva 2014/67/UE e dal regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Modifica della direttiva 2006/22/CE.
La direttiva 2006/22/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:
«Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio»;

2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:
«*Articolo 1*

Oggetto

La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 (1) e (UE) n. 165/2014 (2) del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (3).

(1) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio.

(2) 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.

(3) Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

3) l'articolo 2 è così modificato:

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

«I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.»;

b) al paragrafo 3, il primo comma e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. 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 al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove che risultano essere mancanti a bordo; ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche.

Dal 1° gennaio 2012, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, aumentare la percentuale minima al 4 %, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media,

oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare tale decisione, la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. Ciascuno Stato membro organizza i controlli del rispetto della direttiva 2002/15/CE, tenendo conto del sistema di classificazione del rischio previsto all'articolo 9 della presente direttiva. Tali controlli sono effettuati nei confronti di un'impresa di cui uno o più conducenti abbiano ripetutamente o gravemente violato i regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati, nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, e indica se siano stati trasportati passeggeri o merci.»;

4) il quinto comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«La Commissione, se necessario, chiarisce ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le definizioni delle categorie di cui alle lettere a) e b) del primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:
«*Articolo 5*

Controlli concertati

Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese.

Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.»;

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

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

7) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è modificato come segue:

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

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

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«*d)* garantire lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 8 della presente direttiva per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Lo scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, tramite il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e tutti gli altri organismi che la Commissione può designare mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:
«*Articolo 8*

Scambio di informazioni

1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:

a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;

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

2. Uno Stato membro fornisce le informazioni richieste da un altro Stato membro a norma del paragrafo 1, lettera *b)*, entro 25 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono solo la mera consultazione di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dalla data di ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente è tenuto a motivare la richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di motivare la richiesta, la richie-

sta può essere respinta dallo Stato membro che ha ricevuto la richiesta.

Laddove sia difficoltoso o impossibile dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta e spiega i motivi a debita giustificazione di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni al fine di trovare una soluzione.

In caso di ritardi persistenti nella trasmissione delle informazioni allo Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato, la Commissione ne è informata e adotta le misure appropriate.

3. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio. Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

9) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

Entro il 2 giugno 2021 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'im-

presa. Tale formula comune prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»;

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

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III.

Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 *bis* della presente direttiva, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

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

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

5. Conformemente all'articolo 16,

paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri mettono a disposizione delle autorità competenti di altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio direttamente accessibile tramite i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 di tale regolamento.»;

10) l'articolo 11 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2.

Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di “altre mansioni”, quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, ivi compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve avere luogo, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»;

11) gli articoli da 12 a 15 sono sostituiti dai seguenti:

«*Articolo 12*

Procedura di comitato

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

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 13

Misure di esecuzione

La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, misure di esecuzione aventi, in particolare, gli obiettivi seguenti:

a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;

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

c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2, della presente direttiva.

Articolo 14

Negoziati con paesi terzi

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

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

Articolo 15

Aggiornamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere

di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 *bis* al fine di modificare gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti che riflettano l'evoluzione delle migliori prassi.

12) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 15 bis*

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

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

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi

dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

13) l'allegato I è così modificato:

a) la parte A è modificata come segue:

i) i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

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

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

(1) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi,

nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro).

ii) il punto 4) è sostituito dal seguente:

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

iii) è aggiunto il punto seguente:

«6) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.»;

b) la parte B è modificata come segue:

i) al primo comma sono aggiunti i punti seguenti:

«4) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;

5) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 *bis*, del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

ii) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura

di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.».

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

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

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

14. Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012: articolo 1, paragrafo 14.

4. Procedura di comitato.

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

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

5. Sanzioni.

1. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1, qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le

circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni di tali disposizioni.

2. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1 e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

6. Applicazione intelligente.

Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'esecuzione degli obblighi previsti all'articolo 1 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia di esecuzione a livello nazionale. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

7. Valutazione.

1. La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva, in particolare gli effetti dell'articolo 1, entro il 31 dicembre 2025 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva. La relazione della Commissione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. La relazione è pubblicata.

2. In seguito alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta periodicamente la presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Le risultanze della valutazione sono, se del caso, accompagnate dalle pertinenti proposte.

8. Formazione.

Gli Stati membri cooperano per fornire istruzione e formazione alle autorità di controllo sulla base degli attuali sistemi di applicazione delle norme.

I datori di lavoro sono responsabili di

garantire che i rispettivi conducenti acquisiscano conoscenze in merito ai loro diritti e obblighi derivanti dalla presente direttiva.

9. Recepimento.

1. Entro il 2 febbraio 2022, gli Stati membri adottano e pubblicano le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali misure a decorrere dal 2 febbraio 2022.

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

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

10. Entrata in vigore.

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

11. Destinatari.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020.

**Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 della Commissione
del 16 luglio 2021**
**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 per quanto
riguarda le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio,
il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro
componenti¹**

LA COMMISSIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento
dell'Unione europea,
visto il regolamento (UE) n. 165/2014
del Parlamento europeo e del Consiglio,
del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi
nel settore dei trasporti su strada, in
particolare l'articolo 11,
considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 165/2014
ha introdotto tachigrafi intelligenti, che
includono un dispositivo di connessione
al sistema globale di navigazione satellitare
(*global navigation satellite system*,
GNSS), un dispositivo di comunicazione
remota a fini di diagnosi precoce e
un'interfaccia con i sistemi di trasporto
intelligenti.

(2) Le prescrizioni tecniche per la
costruzione, il collaudo, il montaggio,
il funzionamento e la riparazione dei
tachigrafi e dei loro componenti sono definite
nel regolamento di esecuzione (UE)
2016/799 della Commissione.

(3) Il regolamento (UE) n. 165/2014

e il regolamento (CE) n. 561/2006 del
Parlamento europeo e del Consiglio
sono stati modificati dal regolamento
(UE) 2020/1054 del Parlamento europeo
e del Consiglio. Il regolamento (UE)
2020/1054 impone l'implementazione
di funzioni supplementari nel tachigrafo
intelligente. È di conseguenza necessario
definire una nuova versione del tachigrafo
intelligente modificando il regolamento
(UE) 2016/799.

(4) In conformità all'articolo 8, paragrafo
1, del regolamento (UE) n. 165/2014,
la posizione del veicolo dovrebbe essere
registrata automaticamente ogni volta che
il veicolo attraversa la frontiera di uno
Stato membro e ogni volta che il veicolo
svolge attività di carico o scarico.

(5) L'interfaccia con i sistemi di
trasporto intelligenti, facoltativa nella
versione del tachigrafo intelligente
implementata a partire dal 15 giugno 2019,
dovrebbe essere obbligatoria per la nuova
versione del tachigrafo intelligente.

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L273/1 del 30 luglio 2021.

(6) La nuova versione del tachigrafo intelligente dovrebbe essere predisposta per autenticare il segnale satellitare Galileo non appena il sistema Galileo diventerà operativo.

(7) Al fine di evitare la sostituzione fisica dell'apparecchio di controllo ogniqualvolta sia adottata una modifica delle specifiche tecniche del tachigrafo, è necessario garantire che le future funzionalità del tachigrafo possano essere implementate e migliorate mediante aggiornamenti del software.

(8) Il regolamento (UE) 2016/799 autorizza il montaggio di un adattatore tra il sensore di movimento e il tachigrafo per i veicoli che, pur avendo un peso inferiore a 3,5 tonnellate, possono occasionalmente superare tale soglia, ad esempio quando trainano un rimorchio. A seguito della modifica del regolamento (CE) n. 561/2006, l'obbligo di installare un tachigrafo è stato esteso ai veicoli di peso superiore a 2,5 tonnellate. L'installazione obbligatoria del tachigrafo intelligente nei veicoli commerciali leggeri rende necessario un miglioramento del livello di sicurezza garantito dall'adattatore mediante il montaggio di un sensore interno nel tachigrafo, indipendente dal segnale del sensore di movimento.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

1. L'allegato IC del regolamento (UE) 2016/799 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

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

Esso si applica a decorrere dal 21 agosto 2023.

Tuttavia, a decorrere dal 25 maggio 2023 e su richiesta del fabbricante, le autorità nazionali non rifiutano di rilasciare l'omologazione UE per un nuovo tipo di tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica, né di concedere una proroga per un tipo esistente di tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica, né vietano la registrazione, l'immissione sul mercato o l'entrata in servizio di un nuovo tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica se l'apparecchio in questione è conforme al regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 quale modificato dal presente regolamento (1).

(1) Comma inserito dall'art. 2, Regolamento di esecuzione (UE) 2023/980 della Commissione del 16 maggio 2023.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 luglio 2021.

ALLEGATO
(*Omissis*)

**Direttiva (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 6 aprile 2022
che modifica la direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di
veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su
strada¹**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

visto il parere del Comitato delle regioni, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce un livello minimo di apertura del mercato riguardo all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada.

(2) L'utilizzazione di veicoli noleggiati può ridurre i costi per le imprese che

trasportano merci per conto proprio o per conto terzi, e allo stesso tempo accrescerne la flessibilità operativa. Ciò può pertanto contribuire ad aumentare la produttività e la competitività delle imprese interessate. Poiché i veicoli noleggiati tendono a essere più nuovi rispetto alla flotta media, in media essi sono anche più sicuri e meno inquinanti.

(3) La direttiva 2006/1/CE non consente alle imprese di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'utilizzazione di veicoli presi a noleggio. Essa consente infatti agli Stati membri di limitare per le imprese stabilite nei rispettivi territori l'utilizzazione di veicoli noleggiati con un peso complessivo a pieno carico autorizzato superiore a sei tonnellate per le operazioni di trasporto per conto proprio. Gli Stati membri non sono inoltre obbligati a permettere l'utilizzazione nei loro rispettivi territori di un veicolo noleggiato se tale veicolo è stato immatricolato o messo in

¹ Pubblicata in G.U.U.E L 137/1 del 16 maggio 2022. La direttiva (UE) 2022/738 è stata attuata in Italia ex art. 24, d.l. 13 giugno 2023, n. 69.

circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo ha preso a noleggio.

(4) Al fine di consentire alle imprese di beneficiare maggiormente dei vantaggi derivanti dall'impiego di veicoli noleggiati, esse dovrebbero poter impiegare veicoli noleggiati in qualsiasi Stato membro, non solo nello Stato membro in cui sono stabilite. Tale possibilità, in particolare, consentirebbe loro di affrontare più facilmente picchi di domanda di corta durata, stagionali o temporanei, oppure di sostituire i veicoli difettosi o guasti, garantendo al contempo la conformità ai necessari requisiti di sicurezza e assicurando condizioni di lavoro adeguate per i conducenti.

(5) Gli Stati membri non dovrebbero poter limitare l'utilizzazione nel loro rispettivo territorio di un veicolo noleggiato da un'impresa stabilita nel territorio di un altro Stato membro qualora tale veicolo sia stato immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione applicabile, ai requisiti di sicurezza o ad altre norme obbligatorie di uno Stato membro e, se si tratta di un veicolo cui è imposto l'obbligo di recare a bordo una copia certificata conforme della licenza comunitaria in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora ne sia stato autorizzato l'impiego da parte dallo Stato membro in cui l'impresa è stabilita per mezzo di tale copia certificata conforme.

(6) Al fine di semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti, gli Stati membri dovrebbero anche riconoscere i documenti in formato elettronico quali mezzi atti a dimostrare la conformità alla direttiva 2006/1/CE.

(7) Il livello di tassazione del trasporto su strada varia ancora notevolmente nel territorio dell'Unione. Certe restrizioni, che incidono inoltre indirettamente sulla libera prestazione di servizi di

noleggio di veicoli, rimangono pertanto giustificate al fine di evitare distorsioni fiscali. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la facoltà di limitare la durata del periodo in cui le imprese stabilite nel loro rispettivo territorio possono utilizzare un veicolo preso a noleggio immatricolato o messo in circolazione in un altro Stato membro. Dal momento che la presente direttiva non armonizza la tassazione nazionale dei veicoli e che le norme di immatricolazione dei veicoli sono connesse alla tassazione dei veicoli, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esigere l'immatricolazione del veicolo noleggiato, a condizione che esso possa circolare per almeno 30 giorni prima che tali requisiti diventino applicabili. Gli Stati membri dovrebbero altresì poter limitare il numero di tali veicoli presi a noleggio da un'impresa stabilita nel loro rispettivo territorio. Tale limite non dovrebbe essere inferiore a una determinata quota del numero di veicoli a disposizione dell'impresa, calcolato al netto dei veicoli noleggiati in un altro Stato membro e non immatricolati nello Stato membro in cui l'impresa è stabilita.

(8) Al fine di migliorare l'applicazione da parte di uno Stato membro delle restrizioni all'utilizzazione da parte di un'impresa stabilita sul proprio territorio di veicoli a noleggio immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di un altro Stato membro, lo Stato membro di stabilimento dovrebbe essere autorizzato a esigere che la durata del contratto di noleggio non superi la durata consentita per l'impiego del veicolo in questione. È possibile limitare la validità delle copie certificate conformi della licenza comunitaria rilasciata in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009 al periodo corrispondente alla durata del contratto di noleggio. È possibile altresì indicare il numero di immatricolazione del veicolo noleggiato su tali copie certificate conformi.

(9) La circolazione dei veicoli noleggiati non dovrebbe ostacolare il monitoraggio e il controllo della legalità delle operazioni di trasporto effettuate dalle imprese in Stati membri diversi dal loro Stato membro di stabilimento. A norma del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, i registri elettronici nazionali devono contenere i numeri di immatricolazione dei veicoli a disposizione delle singole imprese di trasporto. Ciò dovrebbe includere anche tutti i veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa. Il regolamento (CE) n. 1071/2009 prevede inoltre che le autorità competenti degli altri Stati membri possano accedere ai dati contenuti nei registri elettronici nazionali. I registri elettronici nazionali dovrebbero permettere le ricerche mirate dei veicoli con numeri di immatricolazione rilasciati da Stati membri diversi dallo Stato membro di stabilimento.

(10) Al fine di garantire il rispetto uniforme dell'obbligo di inserimento nei registri elettronici nazionali del numero di registrazione di un veicolo noleggiato utilizzato da un'impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione riguardo ai requisiti minimi relativi ai dati da inserire nei registri elettronici nazionali. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(11) Affinché le operazioni di trasporto per conto proprio siano effettuate con maggiore efficienza, gli Stati membri non dovrebbero più essere autorizzati a limitare la possibilità di utilizzare veicoli noleggiati per tali operazioni. Tuttavia, per evitare potenziali problemi fiscali, la possibilità di limitare l'utilizzazione di veicoli noleggiati per operazioni di trasporto per conto proprio dovrebbe essere mantenuta per i veicoli immatri-

colati al di fuori dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che li utilizza.

(12) La Commissione dovrebbe monitorare l'attuazione e gli effetti della direttiva 2006/1/CE e predisporre una relazione entro quattro anni dalla data di recepimento della presente direttiva. Tale relazione dovrebbe tenere debitamente conto dell'impatto della presente direttiva sulla sicurezza stradale, sull'ambiente con riferimento alle modifiche nella composizione dei parchi di veicoli in termini di età e tipo, nonché del suo impatto sulle entrate fiscali, in particolare per quanto concerne la giustificazione delle restrizioni previste dalla presente direttiva. La relazione dovrebbe inoltre valutare se l'attuazione della presente direttiva abbia comportato difficoltà riguardo all'applicazione, compresa l'applicazione delle norme in materia di cabotaggio. La Commissione dovrebbe considerare la necessità di misure future in tale settore alla luce di tale relazione.

(13) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e delle questioni che la presente direttiva intende affrontare, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(14) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/1/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

1. La direttiva 2006/1/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«1. Ogni Stato membro consente l'utilizzazione nel suo territorio di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro, a condizione che:»;

ii) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) il veicolo sia immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro e, se del caso, utilizzato conformemente ai regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;

b) al paragrafo 2, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«2. Il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 1, lettere da a) a d), dev'essere comprovato mediante la presentazione dei documenti seguenti, in formato cartaceo o elettronico, che devono trovarsi a bordo del veicolo»;

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per far sì che, per il trasporto di merci su strada, le imprese stabilite nel proprio rispettivo territorio possano utilizzare i veicoli noleggiati alle stesse condizioni dei veicoli di loro appartenenza, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 2.

2. Se il veicolo noleggiato è immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di un altro Stato membro, lo Stato membro in cui è stabilita l'impresa di trasporto su strada può:

a) limitare il periodo di utilizzazione del veicolo noleggiato nel suo territorio, a condizione che da parte della stessa impresa di trasporto su strada

sia autorizzata l'utilizzazione di tale veicolo per un periodo di almeno due mesi consecutivi in un determinato anno civile; in tal caso lo Stato membro può esigere che il contratto di noleggio non vada oltre il termine stabilito da detto Stato membro;

b) richiedere che il veicolo noleggiato sia immatricolato conformemente alle norme nazionali in materia di immatricolazione dopo un periodo non inferiore a 30 giorni; in tal caso lo Stato membro può esigere che il contratto di noleggio non abbia una durata superiore al periodo di circolazione precedente l'obbligo di registrazione;

c) limitare il numero dei veicoli noleggiati che un'impresa può utilizzare purché il numero minimo di veicoli di cui è consentita l'utilizzazione sia almeno pari al 25 % del parco di veicoli per il trasporto di merci a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (CE) n. 1071/2009, il 31 dicembre dell'anno precedente l'utilizzazione del veicolo noleggiato o il giorno in cui l'impresa inizia a utilizzare il veicolo noleggiato, come stabilito dallo Stato membro. Tuttavia, nel caso di un'impresa che dispone di un parco totale di più di uno e meno di quattro veicoli, è consentita l'utilizzazione di almeno uno di tali veicoli. Il numero minimo di cui alla presente lettera si riferisce al parco di veicoli per il trasporto di merci a disposizione dell'impresa sulla base dei veicoli immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di tale Stato membro;

d) limitare l'utilizzazione di tali veicoli per le operazioni di trasporto per conto proprio.»;

3) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 3 bis

1. Gli Stati membri adottano le misu-

re necessarie affinché il numero di immatricolazione di un veicolo noleggiato utilizzato da un'impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi sia iscritto nel registro elettronico nazionale di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si prestano prontamente assistenza reciproca, nonché forniscono qualunque informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'applicazione della presente direttiva. A tal fine, ciascuno degli Stati membri designa un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri.

3. Lo scambio delle informazioni di cui al paragrafo 1 è effettuato tramite i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), come specificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione.

4. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni fornite a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza alla presente direttiva e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio.

5. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

6. Una richiesta di informazioni non impedisce che le autorità competenti adottino misure in conformità delle pertinenti normative dell'Unione e nazionali per indagare su possibili violazioni delle norme derivanti dal recepimento della presente direttiva e prevenire le medesime.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché il trattamento dei dati di cui al paragrafo 1 del presente

articolo soddisfi gli obblighi di informazione di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (CE) n. 1071/2009, come specificato all'articolo 16, paragrafo 2, terzo e quinto comma, e all'articolo 16, paragrafi 3 e 4 di tale regolamento.

8. Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione che stabilisce una formula comune per il calcolo della classificazione del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i requisiti minimi relativi ai dati da inserire nei registri elettronici nazionali al fine di consentire l'interconnessione dei registri e che specificano le funzionalità necessarie al fine di rendere dette informazioni accessibili alle autorità competenti durante i controlli su strada. Detti requisiti minimi e funzionalità devono essere conformi ai requisiti e alle funzionalità stabiliti a norma dell'articolo 16, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1071/2009. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 5 *ter*, paragrafo 2, della presente direttiva.

9. Gli Stati membri provvedono affinché i dati di cui al paragrafo 1 siano accessibili alle autorità competenti durante i controlli su strada.

4) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 5 bis*

Entro il 7 agosto 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva. Tale relazione contiene informazioni sull'utilizzazione di veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che li prende a noleggio. La relazione presta particolare attenzione all'impatto sulla sicurezza stradale, sull'ambiente, sulle entrate fiscali e sull'applicazione delle norme in

materia di cabotaggio in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009. Sulla base di tale relazione la Commissione valuta se sia necessario proporre misure supplementari.

Articolo 5 ter

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

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 6 agosto 2023. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 6 aprile 2022.

**Regolamento di esecuzione (UE) 2023/980 della Commissione
del 16 maggio 2023**
**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 per quanto
riguarda un tachigrafo intelligente di transizione e il suo uso del
servizio aperto di autenticazione dei messaggi di navigazione di
Galileo e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228¹**

LA COMMISSIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, in particolare l'articolo 11, considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 165/2014 ha introdotto i tachigrafi intelligenti, che comprendono un collegamento al sistema globale di navigazione satellitare (*Global Navigation Satellite System*, «GNSS»).

(2) Le specifiche tecniche per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti sono definite nel regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione.

(3) Il regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio ha introdotto nuovi requisiti per il ta-

chigrafo intelligente, che hanno richiesto la modifica delle relative specifiche tecniche. Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 della Commissione ha pertanto modificato il regolamento (UE) 2016/799 per introdurre una seconda versione del tachigrafo intelligente.

(4) Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 ha introdotto l'uso obbligatorio del servizio aperto di autenticazione dei messaggi di navigazione (*Open Service Navigation Message Authentication*, «OSNMA») di Galileo da parte dei tachigrafi intelligenti, al fine di consentire l'autenticazione delle posizioni registrate dal tachigrafo mediante l'uso del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) di Galileo.

(5) L'OSNMA è attualmente in una fase di prova pubblica e la sua dichiarazione di servizio è prevista solo dopo la data di introduzione della seconda versione del tachigrafo intelligente nei veicoli di nuova immatricolazione. Ciò provoca incertezza

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L 134/28 del 22 maggio 2023.

per quanto riguarda sia l'omologazione delle unità elettroniche di bordo, sia il comportamento dei tachigrafi intelligenti di seconda versione in seguito a una futura modifica del segnale nello spazio nell'OSNMA.

(6) Per garantire condizioni di prova e di omologazione armonizzate, nonché comportamenti armonizzati delle unità elettroniche di bordo, è necessario garantire un funzionamento comune dei tachigrafi intelligenti di seconda versione, sia prima che dopo la dichiarazione di servizio dell'OSNMA.

(7) I primi tachigrafi intelligenti di seconda versione dovrebbero essere omologati sulla base del segnale nello spazio e del materiale crittografico dell'OSNMA disponibili per la fase di prova pubblica del servizio. Al fine di garantire che il conducente non sia disturbato dopo la modifica del segnale operativo nello spazio, tali tachigrafi dovrebbero ignorare l'OSNMA fino a quando non potranno essere aggiornati per utilizzare appieno tale servizio. Ciò crea un periodo di transizione per i tachigrafi intelligenti di seconda versione per quanto riguarda l'uso dell'OSNMA.

(8) Tali tachigrafi di transizione dovrebbero garantire tutte le funzionalità di cui al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014.

(9) Una volta effettuata la dichiarazione di servizio OSNMA, si prevede che non saranno necessarie modifiche dell'*hardware* per consentire ai tachigrafi di funzionare con il servizio OSNMA operativo. Dovrebbe pertanto essere possibile aggiornare il software di un tachigrafo di transizione per utilizzare appieno l'OSNMA non appena sarà disponibile.

(10) Alla luce dei futuri sviluppi riguardanti la disponibilità e il funzionamento dell'OSNMA, la possibilità di aggiornare il tachigrafo in un'officina o eventuali tecniche di manipolazione del tachigrafo rilevate sul campo, la

Commissione può riesaminare l'opportunità di rivedere le specifiche tecniche, compresa l'opportunità di imporre l'uso completo delle capacità dell'OSNMA per il tachigrafo intelligente di transizione.

(11) È opportuno concedere all'industria tempo sufficiente per attuare le misure transitorie. La richiesta di omologazione dei tachigrafi di transizione dovrebbe pertanto essere possibile almeno fino al 31 dicembre 2023. Dovrebbe inoltre essere possibile continuare a installare tachigrafi di transizione per un periodo di tempo limitato dopo la dichiarazione di servizio OSNMA.

(12) Le autorità di contrasto dovrebbero essere in grado di riconoscere, una volta terminato il periodo di transizione, se il tachigrafo intelligente installato è dotato di una versione software che gli consente di utilizzare l'OSNMA di Galileo.

(13) L'attuale data di applicazione di cui all'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 impedisce alle autorità di omologazione di rilasciare l'omologazione per apparecchiature a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 in conformità alle modifiche stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 prima del 21 agosto 2023. Tuttavia, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, e dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 165/2014, a decorrere da tale data i veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro devono essere dotati della nuova versione del tachigrafo intelligente. È pertanto opportuno modificare il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 per consentire il rilascio delle omologazioni non appena il presente regolamento entra in vigore.

(14) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

1. L'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

2. All'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 è inserito il comma seguente: «Tuttavia, a decorrere dal 25 maggio 2023 e su richiesta del fabbricante, le autorità nazionali non rifiutano di rilasciare l'omologazione UE per un nuovo tipo di tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica, né di concedere una proroga per un tipo esistente di tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica, né vietano la registrazione, l'immissione sul mercato o l'entrata in servizio di un nuovo tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica se l'apparecchio in questione è conforme al regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 quale modificato dal presente regolamento».

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

Esso si applica a decorrere dal 21 agosto 2023.

Tuttavia, a decorrere dal 25 maggio 2023 e su richiesta del fabbricante, le autorità nazionali non rifiutano di rilasciare l'omologazione UE per un nuovo tipo di tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica, né di concedere una proroga per un tipo esistente di tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica, né vietano la registrazione, l'immissione sul mercato o l'entrata in servizio di un nuovo tachigrafo, componente del tachigrafo o carta tachigrafica se l'apparecchio in questione è conforme al regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 quale mo-

dificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 e dal presente regolamento.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2023.

ALLEGATO

All'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è aggiunta la seguente appendice 17:

Appendice 17

Disposizioni transitorie relative all'uso dell'OSNMA da parte dei tachigrafi
(*Omissis*)

**Direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione
del 14 marzo 2024
recante modifica della direttiva 2006/22/CE del Parlamento
europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione
dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della
direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel
settore dei trasporti su strada¹**

LA COMMISSIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, in particolare l'articolo 9, paragrafo 3, considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, gli Stati membri dovrebbero introdurre un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio o del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e

del Consiglio oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva n. 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

(2) In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, un elenco delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III di tale direttiva.

(3) Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 *bis* della direttiva 2006/22/CE, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

(4) Il regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio ha introdotto nuove disposizioni relative alle infrazioni che comportano rischi per la

¹ Pubblicata in G.U.U.E. L del 31 maggio 2024.

vita o di lesioni gravi o di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada. È opportuno modificare l'allegato III della direttiva 2006/22/CE per includervi le suddette nuove infrazioni.

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

1. L'allegato III della direttiva 2006/22/CE è sostituito dall'allegato della presente direttiva.

2. Recepimento.

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 febbraio 2025. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

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

3. Entrata in vigore.

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

4. Destinatari.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 14 marzo 2024.

ALLEGATO

L'allegato III della direttiva 2006/22/CE è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO III

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tempo di guida e di riposo)
(*Omissis*)

Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 aprile 2024

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo¹

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza

per rendere il settore del trasporto su strada efficiente, sicuro e socialmente responsabile, nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. È pertanto essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione, e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

(2) Le norme relative ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, alle interruzioni minime e ai periodi di riposo giornalieri e settimanali di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio si applicano agli operatori dei servizi di trasporto su strada e ai conducenti, indipendentemente dal fatto che effettuino il trasporto di passeggeri o di merci o che, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, esso sia regolare o occasionale.

¹ Pubblicato in G.U.U.E. L del 2 maggio 2024.

(3) Le specificità del settore del trasporto occasionale di passeggeri su strada non sono condivise dal settore del trasporto di merci su strada o dal settore del trasporto regolare di passeggeri su strada. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada è caratterizzato da un'elevata stagionalità e da diverse durate dei periodi di guida, nonché da distanze di guida variabili che dipendono dalle attività turistiche svolte dai passeggeri. Deve poter soddisfare, ove possibile, le necessità dei passeggeri, come le richieste non programmate ed estemporanee in termini di ulteriori fermate e modifiche dell'itinerario o dell'orario. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada comporta generalmente un tempo di guida inferiore rispetto al trasporto di merci o ai servizi regolari di trasporto effettuati con autobus. Inoltre i conducenti dormono di solito in hotel e viaggiano raramente di notte. D'altro canto, durante l'orario di lavoro, i conducenti possono dover svolgere alcune attività aggiuntive, spesso derivanti dalle interazioni con i passeggeri.

(4) La valutazione *ex post* del regolamento (CE) n. 561/2006 ha concluso che alcune delle norme uniformi relative alle interruzioni minime e ai periodi di riposo non sono adatte alle specificità dei servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada. Ulteriori valutazioni effettuate dalla Commissione a tale riguardo hanno dimostrato che alcuni obblighi del regolamento (CE) n. 561/2006 in materia di interruzioni e periodi di riposo giornalieri e settimanali sono inadeguati e impraticabili per i conducenti e gli operatori che effettuano servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada, in quanto hanno un impatto negativo sulla capacità di organizzare servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di elevata qualità, sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, di conseguenza, sulla sicurezza stradale.

(5) È pertanto opportuno adattare gli

obblighi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo per adeguarli ai requisiti specifici dei servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada. È inoltre opportuno allineare le norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada a livello nazionale e internazionale.

(6) Norme più flessibili sulla programmazione delle interruzioni e dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada non dovrebbero in alcun modo compromettere la sicurezza dei conducenti o la sicurezza stradale, aumentare il livello di stanchezza dei conducenti o comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe pertanto modificare le attuali norme sulle interruzioni minime totali, sui periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, sul periodo di guida massimo quindicinale e sull'orario di lavoro massimo in conformità della normativa applicabile, compresa la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

(7) Al fine di garantire una definizione uniforme di servizio occasionale di trasporto passeggeri, è necessario chiarire che la definizione di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio disciplina sia i servizi nazionali sia quelli internazionali. È inoltre opportuno aggiornare la definizione di servizio regolare passeggeri affinché faccia riferimento al regolamento (CE) n. 1073/2009, che ha abrogato il regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio.

(8) Una maggiore flessibilità nella programmazione delle interruzioni per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada non dovrebbe in alcun modo comportare maggiore stanchezza o stress per i conducenti. È opportuno garantire che i conducenti effettuino interruzioni della durata minima necessaria per consentire

loro di riposare adeguatamente e a sufficienza. È pertanto opportuno fissare una durata minima per ciascuna interruzione. I conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada dovrebbero essere autorizzati a suddividere la loro interruzione obbligatoria in due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, rispettando nel contempo la durata minima totale necessaria dell'interruzione pari a 45 minuti. Tuttavia, una maggiore flessibilità nella programmazione di tali interruzioni non dovrebbe impedire ai conducenti di effettuare interruzioni più lunghe rispetto alla durata minima prevista o di effettuare interruzioni aggiuntive.

(9) Per garantire che non si abusi della maggiore flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada, è essenziale delimitare chiaramente l'ambito di applicazione di tale flessibilità. I conducenti dovrebbero pertanto poter rinviare l'inizio dei loro periodi di riposo giornalieri per un periodo massimo di un'ora nei casi in cui il periodo di guida per tale giorno non abbia superato le sette ore, e dovrebbero poter rinviare l'inizio dei periodi di riposo giornalieri solo quando effettuano singoli servizi occasionali di trasporto passeggeri di durata pari o superiore a sei giorni. Tale flessibilità dovrebbe essere ulteriormente limitata in modo tale da poter ricorrere alla deroga dalle norme sui periodi di riposo una sola volta durante la durata del viaggio, o due volte nel caso di singoli servizi occasionali di trasporto passeggeri di durata pari o superiore a otto giorni. Il ricorso a tale deroga non incide sull'ultima ora di inizio di un periodo di riposo settimanale. Ai fini di un'applicazione efficace ed efficiente, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, è opportuno utilizzare una copia del foglio di viaggio in formato cartaceo o elettronico, in aggiunta

alle registrazioni del tachigrafo.

(10) Le verifiche da parte delle autorità nazionali competenti del rispetto delle disposizioni del presente regolamento in materia di interruzioni e periodi di riposo saranno sostenute, se del caso, dall'Autorità europea del lavoro (ELA).

(11) Limitare la possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 periodi consecutivi di 24 ore esclusivamente ai servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri ha un impatto negativo in termini di parità di trattamento e concorrenza non distorta ed equa tra gli operatori, in particolare le piccole e medie imprese. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri potrebbero fornire i loro servizi alle medesime condizioni dei servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri in termini di distanza percorsa, di durata del viaggio o di servizi prestati ai passeggeri. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri dovrebbero pertanto beneficiare della possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale.

(12) Al fine di facilitare l'applicazione della normativa, i conducenti dovrebbero tenere a bordo del veicolo e per tutta la durata del viaggio, un «foglio di viaggio» contenente le informazioni chiave sul viaggio. Tale foglio di viaggio è già utilizzato per i servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009. In allineamento con le disposizioni del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla tenuta di registrazioni manuali, i conducenti dovrebbero inoltre tenere a bordo copie cartacee o elettroniche dei fogli di viaggio riguardanti i servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada effettuati nei 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, nei 56 giorni precedenti.

(13) Nell'ottica di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'applicazione del-

la normativa, è opportuno provvedere all'introduzione di requisiti e misure di controllo sfruttando appieno gli strumenti digitali. La Commissione dovrebbe valutare quali misure siano adeguate per digitalizzare il foglio di viaggio.

(14) Al fine di garantire servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di elevata qualità nonché buone condizioni di lavoro e di guida per i conducenti, la Commissione dovrebbe valutare l'esecuzione delle norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto passeggeri e il loro effetto sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sull'attrattiva del settore. In particolare, la Commissione dovrebbe monitorare l'uso delle deroghe introdotte dal presente regolamento valutando se il tempo di guida totale accumulato nel periodo cui fa riferimento una deroga è eccessivo o no, contribuendo alla stanchezza e allo stress del conducente, o si ripercuote sulla sicurezza stradale.

(15) Il regolamento (CE) n. 561/2006 impone agli Stati membri di stabilire norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazioni a tale regolamento e al regolamento (UE) n. 165/2014 e di garantire l'attuazione di tali norme. Nella sentenza del 9 settembre 2021 nella causa C-906/19, la Corte di giustizia ha chiarito che agli Stati membri è preclusa la possibilità di imporre una sanzione dopo aver rilevato un'infrazione al regolamento (UE) n. 165/2014 commessa sul territorio di un altro Stato membro e per la quale non sia già stata imposta una sanzione. La Corte ha riconosciuto che nella misura in cui questo aspetto della normativa dell'Unione vigente potrebbe avere effetti negativi sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla sicurezza stradale, spetta al legislatore dell'Unione decidere se modificarle. Dato che le infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 si verificano spesso contemporaneamente e che l'obiettivo del regolamento (UE) n. 165/2014 è ga-

rantire il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno che sia possibile imporre sanzioni a un'impresa o a un conducente per infrazioni a entrambi i regolamenti qualora tali violazioni siano rilevate sul territorio di uno Stato membro ma siano state commesse sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

(16) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire garantire una concorrenza leale e migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale attraverso l'armonizzazione delle norme sulle interruzioni e sui periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada, nonché garantire che gli Stati membri possano imporre sanzioni in caso di infrazioni alle norme sul tachigrafo rilevate sul loro territorio, indipendentemente dal luogo in cui tali infrazioni siano state commesse, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro natura, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può 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 tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(17) La Commissione dovrebbe promuovere, con il pieno coinvolgimento delle parti sociali e degli Stati membri, un approccio comune all'attuazione, all'applicazione e all'esecuzione del presente regolamento, anche elaborando orientamenti e promuovendo la cooperazione tra tutte le parti interessate.

(18) Al fine di consentire la corretta esecuzione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe includere, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione o di eventuali atti di esecuzione che lo sostituiscono, ed entro

18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, specifiche tecniche per tachigrafi intelligenti al fine di agevolare le verifiche della conformità da parte delle autorità di controllo, in modo che i tachigrafi intelligenti registrino anche se il veicolo effettua servizi regolari o occasionali di trasporto passeggeri.

(19) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 561/2006,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

1. Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1 all'articolo 4, la lettera *n*) è sostituita dalla seguente:

«*n*) “servizio regolare passeggeri”: i “servizi regolari” e i “servizi regolari specializzati” quali definiti all'articolo 2, punti 2), e 3), rispettivamente, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (1), nazionali o internazionali;

n bis) “servizio occasionale passeggeri”: i “servizi occasionali” quali definiti all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009, nazionali o internazionali;

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

2) all'articolo 7, dopo il secondo comma, è inserito il comma seguente:

«Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.»;

3) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 *bis*. A condizione che la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti non siano compromesse, i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore possono derogare al paragrafo 2, primo comma, effettuando il periodo di riposo giornaliero una volta entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale di trasporto passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore. Il ricorso a tale deroga non pregiudica l'orario di lavoro massimo ai sensi della normativa applicabile»;

b) il paragrafo 6 *bis* è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:»;

ii) La lettera *a*) è soppressa;

iii) è aggiunto il comma seguente:

«La Commissione esamina le opzioni per la digitalizzazione del foglio di viaggio di cui all'articolo 16, paragrafo 4, nel contesto dei più ampi sforzi di digitalizzazione nel settore del trasporto su strada.»;

4) all'articolo 16 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Ai fini dei controlli su strada, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, il conducente deve essere in grado di giustificare il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 7, terzo comma, e all'articolo 8, paragrafi 2 *bis* e 6 *bis*:

a) tenendo a bordo del veicolo un foglio di viaggio compilato contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 che l'impresa di trasporto è tenuta a fornire al conducente prima di ogni viaggio; e

b) tenendo a bordo del veicolo copie cartacee o elettroniche di tali fogli di viaggio che coprano i 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, i 56 giorni precedenti.

L'obbligo di cui alla lettera *b*) del primo comma cessa di applicarsi al più tardi qualora il veicolo utilizzi un tachigrafo che consente la registrazione del tipo di servizio passeggeri di cui al paragrafo 5.

Per i servizi nazionali può essere utilizzato il foglio di viaggio per i servizi internazionali, indicando l'uso per il servizio nazionale. La Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisca il formato del foglio di viaggio per i servizi nazionali al fine di semplificare le verifiche della conformità, se del caso. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.

Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione valuta le opzioni di digitalizzazione del foglio di viaggio per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri in termini di fattibilità, efficacia in termini di costi e relativo impatto sull'applicabilità e sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, se del caso, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa relativa a tale digitalizzazione.

Tale valutazione riguarda l'elaborazione di un foglio di viaggio digitale contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 affinché tali informazioni possano essere registrate elettronicamente prima dell'inizio del viaggio in un'interfaccia multilingue cui hanno accesso gli operatori. A tal fine, la Commissione può anche valutare la possibilità di elaborare uno o più nuovi moduli per il sistema di informazione del mercato interno istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (2).

5. Per garantire l'applicazione e l'esecuzione uniformi dell'articolo 7, terzo comma, e dell'articolo 8, paragrafi 2 *bis* e 6 *bis*, la Commissione, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione (3) o di eventuali atti di esecuzione che lo sostituiscono, e al più tardi entro il 23 novembre 2025, adotta atti di esecuzione che stabiliscono specifiche tecniche adeguate che consentano di registrare e conservare sul tachigrafo i dati relativi al tipo di servizio passeggeri, vale a dire il servizio regolare o occasionale di trasporto passeggeri. La data di applicazione di tali atti di esecuzione è fissata previa consultazione dei pertinenti portatori di interessi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.

(2) Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione (regolamento IMI) (GU L316 del 14.11.2012, pag. 1).

(3) Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L139 del 26.5.2016, pag. 1).»

5) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 17 *bis*

Entro il 31 dicembre 2028 la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze delle disposizioni di cui al presente regolamento relative al settore dei servizi di trasporto occasionale di passeggeri riguardo alla sicurezza stradale e agli aspetti sociali, in particolare le condizioni di lavoro dei conducenti. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Se lo ritiene opportuno, la Commissione presenta pertinenti proposte legislative.»;

6) all'articolo 19, paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a imporre una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 165/2014 rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo».

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

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

Fatto a Strasburgo, il 24 aprile 2024.

SEZIONE III
Normativa internazionale

**Convenzione di Ginevra 19 maggio 1956
relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada
(CMR), come modificata dal Protocollo di Ginevra 5 luglio 1978¹
(Testo consolidato)**

Preambolo

Le Parti contraenti, riconosciuta l'utilità di regolare in modo uniforme le condizioni del contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con particolare riferimento ai documenti utilizzati per tale tipo di trasporto e alla responsabilità del vettore, hanno convenuto quanto segue:

**CAPITOLO I
Campo d'applicazione**

1. La presente Convenzione si applica a ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna, indicati nel contratto, sono situati in due Paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione, indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti.

2. Ai fini dell'applicazione della presente Convenzione si considerano «veicoli» gli autoveicoli, i veicoli articolati, i rimorchi ed i semi-rimorchi, quali sono definiti nell'articolo 4 della Convenzione per la circolazione stradale del 19 settembre 1949.

3. La presente Convenzione si applica anche quando i trasporti da essa previsti sono effettuati dagli Stati o dalle istituzioni o dagli organismi governativi.

4. La presente Convenzione non si applica:

- a) ai trasporti effettuati in base a convenzioni postali internazionali;
- b) ai trasporti funebri;
- c) ai traslochi.

5. I contraenti s'impegnano a non introdurre, mediante accordi particolari conclusi fra due o più parti, modifiche alla presente Convenzione, salvo quelle intese a sottrarre alle sue disposizioni il traffico di frontiera o ad autorizzare per i trasporti che sono eseguiti esclusivamente sul loro territorio,

¹ La Convenzione è stata ratificata e resa esecutiva con l. 6 dicembre 1960, n. 1621 ed è entrata in vigore in Italia il 2 luglio 1961. Il Protocollo è stato reso esecutivo con l. 27 aprile 1982, n. 242 ed è entrato in vigore in Italia il 18 dicembre 1982.

l'impiego della lettera di vettura rappresentativa della merce.

2. 1. Se, su una parte del percorso, il veicolo sul quale si trovano le merci è trasportato, senza rottura di carico, per mare, per ferrovia, per via navigabile interna, o per via aerea, - eccettuati, eventualmente, i casi previsti nell'articolo 14 -, la presente Convenzione si applica nondimeno all'intero trasporto. Tuttavia, nella misura in cui si provi che una perdita, un'avaria o un ritardo nella consegna della merce, avvenuto nel corso del trasporto non stradale, non è stato causato da un atto o da un'omissione del vettore stradale e che esso proviene da un fatto che poté solo prodursi nel corso e a causa del trasporto non stradale, la responsabilità del vettore stradale non è disciplinata dalla presente Convenzione, ma nel modo secondo cui la responsabilità del vettore non stradale sarebbe stata stabilita se fosse stato concluso un contratto di trasporto fra il mittente e il vettore non stradale per il solo trasporto della merce, conformemente alle disposizioni imperative di legge concernenti il trasporto non stradale di merci. Tuttavia, ove mancassero tali disposizioni, la responsabilità del vettore stradale è disciplinata dalla presente Convenzione.

2. Se il vettore stradale provvede anche al trasporto non stradale, la sua responsabilità è parimente disciplinata dal paragrafo primo, come se la sua doppia funzione di vettore fosse esercitata da due persone diverse.

CAPITOLO II

Soggetti per i quali è responsabile il vettore

3. Ai fini dell'applicazione della presente Convenzione, il vettore risponde - come se fossero propri - degli atti e delle omissioni dei suoi dipendenti e di tutte le altre persone dei cui servizi egli si avvale

per l'esecuzione del trasporto, quando tali dipendenti o tali persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni.

CAPITOLO III

Conclusione ed esecuzione del contratto di trasporto

4. Il contratto di trasporto è regolato dalla lettera di vettura. La mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle disposizioni della presente Convenzione.

5. 1. La lettera di vettura è compilata in tre esemplari originali, firmati dal mittente e dal vettore, le firme possono essere stampate o apposte mediante i timbri del mittente o del vettore, qualora la legislazione del Paese nel quale la lettera di vettura è compilata lo consenta. Il primo esemplare viene consegnato al mittente, il secondo accompagna la merce e il terzo è trattenuto dal vettore.

2. Quando la merce da trasportare deve essere caricata su diversi veicoli, o quando si tratta di diversi generi di merce o di partite distinte, il mittente o il vettore ha il diritto di esigere un numero di lettere di vettura corrispondente al numero dei veicoli utilizzati o dei diversi generi o partite di merci.

6. 1. La lettera di vettura deve contenere le seguenti indicazioni:

- a) il luogo e la data della sua compilazione;
- b) il nome e l'indirizzo del mittente;
- c) il nome e l'indirizzo del vettore;
- d) il luogo e la data di ricevimento della merce e il luogo previsto per la riconsegna;
- e) il nome e l'indirizzo del destinatario;
- f) la denominazione corrente della natura della merce, il genere dell'im-

ballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta;

g) il numero dei colli, loro contrassegni particolari e loro numeri;

h) il peso lordo o la quantità altrimenti espressa della merce;

i) le spese relative al trasporto (prezzo di trasporto, spese accessorie, diritti doganali e altre spese sopravvenienti a partire dalla conclusione del contratto di trasporto fino alla riconsegna);

j) le istruzioni richieste per le formalità doganali e altre;

k) le indicazioni che, nonostante qualsiasi clausola in senso contrario, il trasporto è disciplinato dalla presente Convenzione.

2. Se del caso, la lettera di vettura deve inoltre contenere le seguenti indicazioni:

a) il divieto di trasbordo;

b) le spese che il mittente prende a suo carico;

c) l'importo del contrassegno che deve essere riscosso alla riconsegna della merce;

d) il valore dichiarato della merce e la somma che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna;

e) le istruzioni del mittente al vettore per quanto concerne l'assicurazione della merce;

f) il termine stabilito entro il quale il trasporto deve essere eseguito;

g) l'elenco dei documenti consegnati al vettore.

3. Le parti possono menzionare sulla lettera di vettura qualunque altra indicazione ritenuta utile.

7. 1. Il mittente risponde di tutte le spese e danni sopportati dal vettore in caso di inesattezza o di insufficienza:

a) delle indicazioni citate nell'articolo 6, paragrafo 1, b), d), e), f), g), h) e j);

b) delle indicazioni citate nell'articolo

6, paragrafo 2;

c) di tutte le altre indicazioni o istruzioni da lui date per la compilazione della lettera di vettura o per essere ivi riportate.

2. Se, a richiesta del mittente, il vettore iscrive nella lettera di vettura le indicazioni previste nel paragrafo 1 del presente articolo, si ritiene, fino a prova contraria, che egli agisca per conto del mittente.

3. Se la lettera di vettura non contiene l'indicazione prevista nell'articolo 6 paragrafo 1, k), il vettore è responsabile di tutte le spese e dei danni subiti dall'avente diritto alla merce a causa di detta omissione.

8. 1. All'atto del ricevimento della merce, il vettore deve verificare:

a) l'esattezza delle indicazioni della lettera di vettura riguardanti il numero dei colli, i contrassegni e i numeri;

b) lo stato apparente della merce e del suo imballaggio.

2. Il vettore che non dispone di mezzi tali da consentirgli di verificare l'esattezza delle indicazioni previste nel paragrafo 1, a) del presente articolo, iscrive nella lettera di vettura le sue riserve che dovranno essere motivate. Egli deve pure motivare le riserve da lui fatte sullo stato apparente della merce e del suo imballaggio. Tali riserve non impegnano il mittente, se questi non le ha espressamente accettate sulla lettera di vettura.

3. Il mittente ha il diritto di esigere che il vettore verifichi il peso lordo o la quantità altrimenti espressa della merce. Egli può inoltre esigere che il contenuto dei colli sia verificato. Il vettore può pretendere il pagamento delle spese di verifica. Il risultato delle verifiche deve figurare sulla lettera di vettura.

9. 1. La lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, delle condizioni del contratto e del ricevimento della merce da parte del vettore.

2. Se la lettera di vettura non contiene riserve motivate del vettore, si presume che la merce e il suo imballaggio erano in buono stato apparente al momento del ricevimento e che il numero dei colli, i loro contrassegni e i loro numeri erano conformi alle indicazioni della lettera di vettura.

10. Il mittente è responsabile nei confronti del vettore dei danni alle persone, al materiale o ad altre merci, come pure delle spese causate dall'imperfezione dell'imballaggio della merce, a meno che, essendo tale imperfezione apparente o conosciuta al vettore al momento del ricevimento, il vettore non abbia fatto riserve al riguardo.

11. 1. Per l'adempimento delle formalità doganali e delle altre formalità richieste prima della riconsegna della merce, il mittente deve unire alla lettera di vettura o mettere a disposizione del vettore i documenti necessari e fornirgli tutte le informazioni volute.

2. Il vettore non ha l'obbligo di esaminare se tali documenti e informazioni siano esatti o sufficienti. Il mittente è responsabile nei confronti del vettore di tutti i danni che potessero derivare dalla mancanza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di detti documenti e informazioni, salvo il caso di errore da parte del vettore.

3. Il vettore è responsabile, come se fosse uno spedizioniere, delle conseguenze della perdita o dell'impiego inesatto dei documenti menzionati nella lettera di vettura, allegati alla medesima o consegnati al vettore; tuttavia, l'indennità a suo carico non può superare quella dovuta in caso di perdita della merce.

12. 1. Il mittente ha il diritto di disporre della merce, in particolare esigendo dal vettore la sospensione del trasporto, la modifica del luogo previsto per la riconsegna della merce o la riconsegna della

merce a un destinatario diverso da quello indicato nella lettera di vettura.

2. Tale diritto si estingue quando il secondo esemplare della lettera di vettura è consegnato al destinatario, o allorché questi faccia valere il diritto previsto nell'articolo 13 paragrafo 1; da questo momento, il vettore deve attenersi agli ordini del destinatario.

3. Il diritto di disposizione spetta tuttavia al destinatario dal momento della compilazione della lettera di vettura, se il mittente ne ha fatto menzione sulla stessa.

4. Se, valendosi del suo diritto di disposizione, il destinatario ordina di riconsegnare la merce a un'altra persona, questa non può designare altri destinatari.

5. L'esercizio del diritto di disposizione è subordinato alle seguenti condizioni:

a) il mittente o, nel caso previsto nel paragrafo 3 del presente articolo, il destinatario che vuole esercitare tale diritto, deve presentare il primo esemplare della lettera di vettura sul quale devono essere iscritte le nuove istruzioni date al vettore e indennizzare il vettore delle spese e dei danni derivanti dall'esecuzione di tali istruzioni;

b) tale esecuzione deve essere possibile al momento in cui le istruzioni giungono alla persona che deve eseguirle, e non deve intralciare l'attività normale dell'impresa del vettore, né portare pregiudizio ai mittenti o destinatari di altre spedizioni;

c) le istruzioni non devono mai avere per effetto il frazionamento della spedizione.

6. Quando, per effetto delle disposizioni previste nel paragrafo 5, b) del presente articolo, il vettore non può eseguire le istruzioni ricevute, egli deve avvisarne senza indugio la persona che le ha impartite.

7. Il vettore che non esegue le istruzio-

ni date nelle condizioni previste nel presente articolo o che si attiene a tali istruzioni senza esigere la presentazione del primo esemplare della lettera di vettura, è responsabile, nei confronti dell'aveute diritto, del danno così causato.

13. 1. Dopo l'arrivo della merce nel luogo previsto per la riconsegna, il destinatario ha diritto di chiedere che gli sia rilasciato il secondo esemplare della lettera di vettura e che gli sia riconsegnata la merce, il tutto contro ricevuta. Se la perdita della merce è accertata, o se la merce non è arrivata entro il termine previsto nell'articolo 19, il destinatario è autorizzato a fare valere in suo nome, nei confronti del vettore, i diritti che derivano dal contratto di trasporto.

2. Il destinatario che si avvale dei diritti conferitigli a norma del paragrafo 1 del presente articolo deve pagare l'importo dei crediti risultanti dalla lettera di vettura. In caso di contestazione, il vettore è tenuto a riconsegnare la merce soltanto se il destinatario gli fornisce una cauzione.

14. 1. Se, per un motivo qualunque, l'esecuzione del contratto alle condizioni previste nella lettera di vettura è o diventa impossibile prima dell'arrivo della merce nel luogo previsto per la riconsegna, il vettore deve chiedere istruzioni alla persona cui spetta il diritto di disporre della merce conformemente all'articolo 12.

2. Tuttavia, se le circostanze consentono l'esecuzione del trasporto a condizioni diverse da quelle previste nella lettera di vettura e se il vettore non ha potuto ottenere in tempo utile le istruzioni dalla persona cui spetta il diritto di disporre della merce in conformità dell'articolo 12, egli adotta i provvedimenti che ritiene più opportuni nell'interesse della persona medesima.

15. 1. Qualora, dopo l'arrivo della

merce al luogo di destinazione, sopravvengano impedimenti alla riconsegna, il vettore chiede istruzioni al mittente. Se il destinatario rifiuta la merce, il mittente ha il diritto di disporre senza dover produrre il primo esemplare della lettera di vettura.

2. Anche dopo aver rifiutato la merce, il destinatario può sempre chiederne la riconsegna, purché il vettore non abbia ricevuto istruzioni contrarie dal mittente.

3. Se l'impedimento alla riconsegna sopravviene dopo che il destinatario, in conformità del diritto conferitogli dall'articolo 12, paragrafo 3, ha dato ordine di riconsegnare la merce ad altra persona, il destinatario si sostituisce al mittente e tale altra persona si sostituisce al destinatario, agli effetti dell'applicazione dei paragrafi 1 e 2.

16. 1. Il vettore ha diritto al rimborso delle spese causate dalla sua domanda d'istruzioni o dall'esecuzione delle istruzioni ricevute, a meno che queste spese non dipendano da sua colpa.

2. Nei casi previsti nell'articolo 14, paragrafo 1, e nell'articolo 15, il vettore può scaricare immediatamente la merce per conto dell'aveute diritto; dopo l'operazione di scarico, il trasporto è considerato terminato. Il vettore assume allora la custodia della merce. Egli può tuttavia affidare la merce a terzi, nel qual caso egli è responsabile solo della prudente scelta del terzo. La merce resta gravata dei crediti risultanti dalla lettera di vettura e di tutte le altre spese.

3. Il vettore può procedere alla vendita della merce senza attendere istruzioni dell'aveute diritto quando la natura deperibile o lo stato della merce lo giustifichi o quando non esista alcuna proporzione fra le spese di custodia e il valore della merce. Negli altri casi, egli può parimenti procedere alla vendita, qualora, entro un termine ragionevole, l'aveute diritto non gli abbia impartito istruzioni

contrarie, la cui esecuzione possa essere ragionevolmente pretesa.

4. Se la merce è stata venduta in applicazione del presente articolo, il ricavato della vendita deve essere messo a disposizione dell'avente diritto, dedotte le spese che gravano la merce. Se tali spese fossero superiori al ricavato della vendita, il vettore ha diritto alla differenza.

5. Il modo di procedere in caso di vendita è determinato dalla legge o dagli usi del luogo in cui si trova la merce.

CAPITOLO IV

Responsabilità del vettore

17. 1. Il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna.

2. Il vettore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti a colpa dell'avente diritto, a un ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, a un vizio proprio della merce, od a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare.

3. Per liberarsi dalla sua responsabilità, il vettore non può eccepire né l'imperfezione del veicolo di cui si serve per effettuare il trasporto, né la colpa della persona dalla quale ebbe a nolo il veicolo o dei dipendenti di quest'ultima.

4. Fermo restando l'articolo 18, paragrafi da 2 a 5, il vettore è esonerato dalla sua responsabilità quando la perdita o l'avaria derivi dai rischi particolari inerenti a uno o a più dei fatti seguenti:

a) impiego di veicoli aperti e senza telone, quando tale impiego è stato previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura;

b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie quando non sono im-

ballate o sono imballate difettosamente;

c) trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario;

d) natura di talune merci che, per cause inerenti alla loro stessa natura, sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione dei parassiti e dei roditori;

e) insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli;

f) trasporto di animali vivi.

5. Se, in virtù del presente articolo, il vettore non risponde di taluni fattori che hanno provocato il danno, egli è responsabile solo nella misura in cui i fattori, per i quali egli risponde in virtù del presente articolo, hanno contribuito al danno.

18. 1. La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 17, paragrafo 2, incombe al vettore.

2. Qualora il vettore dimostri che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria sia potuta risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 17, paragrafo 4, si presume che la perdita o l'avaria sia stata così causata. L'avente diritto ha tuttavia la facoltà di provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, da uno di tali rischi.

3. La presunzione di cui sopra non è applicabile nel caso previsto nell'articolo 17, paragrafo 4, a) quando vi sia un ammanco rilevante o perdita di colli.

4. Se il trasporto è eseguito con un veicolo attrezzato in modo da proteggere le merci dal calore, dal freddo, dai cambiamenti di temperatura o dall'umidità dell'aria, il vettore non può invocare il beneficio dell'articolo 17, paragrafo 4, d) a meno che egli fornisca la prova di

aver adottato, per quel che concerne la scelta, il trattamento e l'impiego di tali attrezzature, tutti i provvedimenti a cui era tenuto, considerate le circostanze, e di aver osservato le istruzioni speciali impartitegli.

5. Il vettore non può invocare il beneficio dell'articolo 17, paragrafo 4, *f*) se non fornisce la prova di aver adottato tutti i provvedimenti a cui era normalmente tenuto, considerate le circostanze, e d'aver osservato le istruzioni speciali impartitegli.

19. Vi è ritardo nella riconsegna quando la merce non è stata riconsegnata entro il termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, quando la durata effettiva del trasporto superi il tempo accordato ragionevolmente a un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze e, in particolare nel caso di carico parziale, del tempo richiesto per formare un carico completo in condizioni normali.

20. 1. L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare la merce come perduta quando essa non sia stata riconsegnata entro trenta giorni dalla scadenza del termine di resa convenuto o, qualora non sia stato stabilito un termine, entro sessanta giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore.

2. L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare, per iscritto, di essere immediatamente avvisato nel caso in cui la merce fosse ritrovata entro l'anno successivo al pagamento dell'indennità. Di tale domanda gli è dato atto per iscritto.

3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata contro il pagamento dei crediti risultanti dalla lettera di vettura e contro restituzione dell'indennità che egli ha ricevuto, dedotte, eventualmente, le spese che fossero state comprese in queste in-

dennità e con riserva di ogni altro diritto all'indennità per ritardo nella riconsegna prevista nell'articolo 23 e, qualora sia applicabile, nell'articolo 26.

4. In mancanza sia della domanda prevista nel paragrafo 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel paragrafo 3, ovvero se la merce è ritrovata dopo un anno dal pagamento dell'indennità, il vettore ne dispone conformemente alla legge del luogo in cui si trova la merce.

21. Se la merce è riconsegnata al destinatario senza incasso del rimborso che avrebbe dovuto essere riscosso dal vettore conformemente alle disposizioni del contratto di trasporto, il vettore deve indennizzare il mittente fino a concorrenza dell'importo del rimborso, resta tuttavia salvo il suo regresso nei confronti del destinatario.

22. 1. Il mittente che consegna al vettore merci pericolose deve segnalargli la natura esatta del pericolo che esse presentano ed indicargli eventualmente le precauzioni da prendere. Se tale avvertenza non fosse stata indicata sulla lettera di vettura, spetterà al mittente o al destinatario di provare, con altri mezzi, che il vettore ha avuto conoscenza della natura esatta del pericolo presentato dal trasporto di dette merci.

2. Le merci pericolose che non fossero state riconosciute come tali dal vettore, nelle condizioni previste nel paragrafo 1 del presente articolo possono essere da questi, in ogni momento e in qualsiasi luogo, scaricate, distrutte o rese inoffensive senza alcun obbligo d'indennizzo; il mittente è inoltre responsabile di tutte le spese e dei danni derivanti dalla loro consegna al trasporto o dal loro trasporto.

23. 1. Quando, in virtù delle disposizioni della presente convenzione, il vettore è tenuto a pagare un'indennità per per-

dita totale o parziale della merce, tale indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta.

2. Il valore della merce è stabilito in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato, o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.

3. Tuttavia l'indennità non può superare 8,33 unità di conto per ogni chilogrammo di peso lordo mancante (1).

4. Sono inoltre rimborsati il prezzo del trasporto, i diritti di dogana e le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale; non è dovuto altro risarcimento di danni.

5. In caso di ritardo, se l'avente diritto prova che gliene è derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità non eccedente il prezzo di trasporto.

6. Possono essere reclamate indennità maggiori solo quando sia stato dichiarato il valore della merce o sia stata fatta una dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, conformemente agli articoli 24 e 26.

7. L'unità di conto menzionata nella presente Convenzione consiste nel diritto speciale di prelievo così come definito dal Fondo Monetario Internazionale. L'ammontare di cui al paragrafo 3 del presente articolo viene convertito nella moneta nazionale dello Stato da cui dipende il Tribunale investito della controversia sulla base del valore di detta moneta alla data della sentenza o alla data concordata dalle Parti. Il valore, in diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale dello Stato membro del Fondo Monetario Internazionale, viene calcolato alla data in questione secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale per le sue operazioni e transazioni. Il valore,

in diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato che non sia membro del Fondo Monetario Internazionale, viene calcolato secondo quanto stabilito da detto Stato (2).

8. Tuttavia, uno Stato che non sia membro del Fondo Monetario Internazionale e la cui legislazione non permetta di applicare le disposizioni del paragrafo 7 del presente articolo può, al momento della ratifica del Protocollo alla CMR o dell'adesione a quest'ultima o in qualunque altro momento, dichiarare che il limite della responsabilità previsto al paragrafo 3 del presente articolo e applicabile sul suo territorio è fissato a 25 unità monetarie. L'unità monetaria di cui al presente paragrafo corrisponde a 10/31 di grammo oro al titolo di 900 millesimi di fino. La conversione nella moneta nazionale della somma di cui al presente paragrafo viene effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato (2).

9. Il calcolo menzionato nell'ultima frase del paragrafo 7, e la conversione di cui al paragrafo 8, del presente articolo devono essere effettuati in modo da tradurre in moneta nazionale dello Stato lo stesso valore reale, per quanto possibile, di quello espresso in unità di conto al paragrafo 3 del presente articolo. Al momento del deposito di uno strumento di cui all'articolo 3 del Protocollo alla CMR ed ogni qual volta si verifichi un cambiamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale in rapporto all'unità di conto o all'unità monetaria, gli Stati comunicheranno al Segretario generale dell'ONU il loro metodo di calcolo conformemente al paragrafo 7, o i risultati della conversione conformemente al paragrafo 8, del presente articolo, a seconda dei casi (2).

(1) Paragrafo così sostituito dal Protocollo di Ginevra 5 luglio 1978.

(2) I Paragrafi 7, 8 e 9 sono stati aggiunti dal Protocollo di Ginevra 5 luglio 1978.

24. Il mittente può dichiarare nella lettera di vettura, pagando un supplemento di prezzo da convenirsi, un valore della merce superiore al limite indicato nel paragrafo 3 dell'articolo 23 e, in tale caso, l'ammontare dichiarato sostituisce detto limite.

25. 1. In caso di avaria, il vettore paga l'ammontare del deprezzamento calcolato secondo il valore della merce fissato conformemente all'articolo 23, paragrafi 1, 2 e 4.

2. Tuttavia, l'indennità non può eccedere

- a) la somma che sarebbe dovuta in caso di perdita totale, se l'intera spedizione è deprezzata dall'avaria;
- b) la somma che sarebbe dovuta per la perdita della parte deprezzata, se solo una parte della spedizione è deprezzata dall'avaria.

26. 1. Il mittente può fissare l'ammontare di un interesse speciale alla riconsegna, in caso di perdita o di avaria e di ritardo sul termine convenuto, menzionandolo nella lettera di vettura e pagando il supplemento di prezzo convenuto.

2. Qualora sia stata fatta la dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, oltre alle indennità previste negli articoli 23, 24 e 25, può essere reclamato il risarcimento del danno supplementare provato, fino a concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato.

27. 1. L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità. Tali interessi, calcolati in ragione del cinque per cento annuo, decorrono dal giorno del reclamo presentato per iscritto al vettore o, se non sia stato presentato reclamo, dal giorno della domanda giudiziale.

2. Qualora gli elementi che servono di base al calcolo dell'indennità non siano espressi nella valuta del Paese ove deve essere effettuato il pagamento, la conversione è fatta in base al corso del giorno e del

luogo di pagamento dell'indennità.

28. 1. Se, in conformità della legge applicabile, la perdita, l'avaria o il ritardo verificatosi nel corso di un trasporto soggetto alla presente Convenzione, può dar luogo a un reclamo extra-contrattuale, il vettore può avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione, che escludono la sua responsabilità o che determinano o limitano le indennità dovute.

2. Se è fatta valere la responsabilità extra-contrattuale per perdita, avaria o ritardo nei confronti di una persona per la quale il vettore è responsabile, conformemente all'articolo 3, questa può parimenti avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione che escludono la responsabilità del vettore o che determinano o limitano le indennità dovute.

29. 1. Il vettore non ha il diritto di avvalersi delle disposizioni del presente capo che escludono o limitano la sua responsabilità o che invertono l'onere della prova, se il danno dipende da dolo o da colpa a lui imputabile e che, secondo la legge del giudice adito, è parificata a dolo.

2. Lo stesso vale nel caso in cui il dolo o la colpa sia imputabile ai dipendenti del vettore o ad altre persone dei cui servizi egli si avvale per l'esecuzione del trasporto, quando tali dipendenti o tali persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni. In tal caso, detti dipendenti o dette persone non hanno a loro volta il diritto di avvalersi, per quanto concerne la loro responsabilità personale, delle disposizioni del presente capo di cui al paragrafo 1.

CAPITOLO V Reclami e azioni

30. 1. Se il destinatario ha ricevuto la merce senza averne accertato lo stato in

contraddittorio con il vettore o senza aver comunicato le sue riserve al medesimo, al più tardi al momento della riconsegna, ove si tratti di perdite o avarie apparenti, o entro sette giorni dalla riconsegna, domenica o giorni festivi non compresi, ove si tratti di perdite o avarie non apparenti, indicando genericamente la natura della perdita o dell'avaria, si presume, fino a prova contraria, che egli abbia ricevuto la merce nello stato descritto nella lettera di vettura. Ove si tratti di perdite o di avarie non apparenti, le riserve di cui sopra devono essere fatte per iscritto.

2. Qualora lo stato della merce sia stato accertato in contraddittorio dal destinatario e dal vettore, la prova contraria al risultato di tale accertamento può essere fatta solo ove si tratti di perdite o avarie non apparenti ed il destinatario abbia comunicato riserve scritte al vettore entro 7 giorni dall'accertamento medesimo, domenica e giorni festivi non compresi.

3. Un ritardo nella riconsegna non può dar luogo a indennità salvo il caso in cui una riserva sia stata comunicata per iscritto nel termine di 21 giorni da quello in cui la merce è stata messa a disposizione del destinatario.

4. La data di riconsegna, ovvero, secondo il caso, quella dell'accertamento o quella in cui la merce è stata messa a disposizione, non è computata nei termini previsti nel presente articolo.

5. Il vettore e il destinatario devono concedersi reciprocamente ogni facilitazione ragionevole ai fini di ogni utile accertamento e verifica.

31. 1. Per tutte le controversie concernenti i trasporti regolati dalla presente Convenzione, l'attore può adire, oltre ai giudici dei Paesi contraenti designati di comune accordo dalle parti, i giudici del Paese sul cui territorio:

a) il convenuto ha la sua residenza abituale, la sua sede principale o la

succursale o l'agenzia per il cui tramite è stato concluso il contratto di trasporto, o,

b) si trova il luogo del ricevimento della merce o quello previsto per la riconsegna, e non gli è consentito adire altri giudici.

2. Qualora per una controversia di cui al paragrafo primo del presente articolo sia stata proposta un'azione davanti al giudice competente ai sensi di detto paragrafo, o qualora questo giudice si sia pronunciato su una tale controversia, nessuna nuova azione può essere intentata tra le parti per la stessa controversia, salvo che la sentenza del giudice davanti al quale è stata promossa la prima causa non possa essere eseguita nel Paese in cui è promossa la nuova causa.

3. Qualora in una controversia di cui al paragrafo 1 del presente articolo una sentenza pronunciata da un giudice di un Paese contraente sia divenuta esecutiva in tale Paese, essa diventa ugualmente esecutiva in ciascuno degli altri Paesi contraenti non appena siano state adempiute le formalità all'uopo prescritte nel Paese interessato. Tali formalità non possono comportare alcun riesame di merito del processo.

4. Le disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo si applicano alle sentenze pronunciate in contraddittorio, in contumacia e alle transazioni giudiziali ma esse non si applicano alle sentenze che sono esecutive soltanto provvisoriamente, né alle sentenze di condanna nei confronti dell'attore, in seguito al totale o parziale rigetto della sua domanda, al risarcimento dei danni ed interessi, oltre alle spese.

5. I cittadini di un Paese contraente che hanno il loro domicilio o una sede d'affari in un Paese contraente non sono obbligati a prestare una cauzione per garantire il pagamento delle spese giudiziali derivanti da controversie su trasporti sottoposti alla presente Convenzione.

32. 1. Le azioni nascenti da trasporti regolati dalla presente Convenzione si prescrivono nel termine di un anno. Tuttavia, in caso di dolo o di colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo, la prescrizione è di tre anni. La prescrizione decorre:

- a) nel caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata;
- b) nel caso di perdita totale, dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore;
- c) in tutti gli altri casi, dalla scadenza del termine di tre mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto.

Il giorno sopraindicato come giorno d'inizio della prescrizione non è computato.

2. Il reclamo scritto sospende la prescrizione fino al giorno in cui il vettore lo respinge per iscritto e restituisce i documenti ad esso allegati. In caso di accettazione parziale del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso solo per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che afferma tali fatti. I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione.

3. Con riserva delle disposizioni del precedente paragrafo 2, la sospensione della prescrizione è regolata dalla legge del giudice adito. Lo stesso vale per l'interruzione della prescrizione.

4. L'azione prescritta non può più essere proposta, né sotto forma di domanda riconvenzionale, né sotto forma di eccezione.

33. Il contratto di trasporto può contenere una clausola che attribuisce la competenza ad un arbitro o ad un collegio

arbitrale, a condizione che essa preveda che tale arbitro o collegio arbitrale applichi la presente Convenzione.

CAPITOLO VI

Disposizioni concernenti il trasporto effettuato da vettori successivi

34. Se un trasporto, disciplinato da un contratto unico, è eseguito da vettori stradali successivi, ognuno di essi è responsabile dell'esecuzione del trasporto totale; in seguito all'accettazione della merce e della lettera di vettura, il secondo vettore e ognuno dei vettori successivi diventano parti del contratto e a loro si applicano le disposizioni contenute nella lettera di vettura.

35. 1. Il vettore che accetta la merce dal vettore precedente consegna a questi una ricevuta datata e firmata. Egli deve indicare il suo nome e il suo indirizzo sul secondo esemplare della lettera di vettura. Se del caso, egli appone su detto esemplare, nonché sulla ricevuta, riserve analoghe a quelle previste nell'articolo 8, paragrafo 2.

2. Nei rapporti tra i vettori successivi si applicano le disposizioni dell'articolo 9.

36. Salvo il caso di domanda riconvenzionale o di eccezione formulata in un giudizio riguardante una domanda fondata sul medesimo contratto di trasporto, l'azione di responsabilità per perdita, avaria o ritardo può essere promossa solo nei confronti del primo o dell'ultimo vettore o di quello che ha eseguito la parte del trasporto nel corso della quale si è prodotto il fatto che ha causato la perdita, l'avaria o il ritardo; la stessa azione può essere promossa contemporaneamente nei confronti di più d'uno di tali vettori.

37. Il vettore che ha pagato un'indennità in base alle disposizioni della presen-

te Convenzione ha il diritto di regresso per l'indennità, gli interessi e le spese, nei confronti dei vettori che hanno partecipato all'esecuzione del contratto di trasporto, conformemente alle seguenti disposizioni:

- a) il vettore cui è imputabile il danno risponde in via esclusiva dell'indennità, indipendentemente dal fatto che questa sia stata pagata da lui o da altro vettore;
- b) quando il danno è imputabile a due o più vettori, ognuno di essi deve pagare una somma proporzionale alla sua parte di responsabilità; ove non fosse possibile valutare la parte di responsabilità, ognuno di essi è responsabile in proporzione alla quota del corrispettivo spettantegli per il trasporto;
- c) ove non si possa stabilire a quali vettori debba essere imputata la responsabilità, l'onere dell'indennità dovuta è ripartito tra tutti i vettori nella proporzione fissata nella precedente lettera b).

38. Se uno dei vettori è insolvente, la quota che gli incombe e che egli non ha pagato è ripartita tra tutti gli altri vettori in proporzione al corrispettivo loro spettante.

39. 1. Il vettore contro il quale viene esercitata una delle azioni di regresso previste negli articoli 37 e 38 non può contestare la fondatezza del pagamento effettuato dal vettore che esercita il regresso, se l'indennità è stata fissata giudizialmente, sempreché la citazione gli sia stata debitamente notificata ed egli sia stato posto in grado di intervenire nella causa.

2. Il vettore che intende esercitare il suo diritto di regresso può presentare la sua domanda al giudice competente del Paese nel quale uno dei vettori interessati ha la sua residenza abituale, la sua sede principale o la filiale o l'agenzia per

il cui tramite è stato concluso il contratto di trasporto. Il regresso può essere esercitato con una sola e medesima azione contro tutti i vettori interessati.

3. Le disposizioni dell'articolo 31, paragrafi 3 e 4, si applicano alle sentenze pronunziate sulle azioni di regresso previste negli articoli 37 e 38.

4. Alle azioni di regresso tra vettori si applicano le disposizioni dell'articolo 32. Tuttavia, la prescrizione decorre o dalla data di una sentenza definitiva che fissa l'indennità da versare conformemente alle disposizioni della presente convenzione, oppure, ove manchi tale sentenza, dal giorno del pagamento effettivo.

40. I vettori sono liberi di convenire tra loro deroghe agli articoli 37 e 38.

CAPITOLO VII

Nullità di patti contrari alla convenzione

41. 1. Con riserva delle disposizioni dell'articolo 40, è nullo e improduttivo di effetti qualsiasi patto che, direttamente od indirettamente, deroghi alle disposizioni della presente Convenzione. La nullità di tali patti non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto.

2. In particolare, è nulla qualsiasi clausola con la quale il vettore si faccia cedere il beneficio dell'assicurazione della merce o qualsiasi altra clausola analoga, come pure ogni clausola che inverte l'onere della prova.

CAPITOLO VIII

Disposizioni finali

42. 1. La presente Convenzione è aperta alla firma o all'adesione dei Paesi membri della Commissione economica per l'Europa e dei Paesi ammessi alla Commissione a titolo consultivo in conformi-

tà del paragrafo 8 del mandato di questa Commissione.

2. I Paesi in grado di partecipare a taluni lavori della Commissione economica per l'Europa, in applicazione del paragrafo 11 del mandato di detta Commissione, possono diventare Parti contraenti della presente Convenzione aderendovi dopo la sua entrata in vigore.

3. La Convenzione è aperta alla firma fino al 31 agosto 1956 compreso. Dopo tale data essa è aperta all'adesione.

4. La presente Convenzione deve essere ratificata.

5. La ratifica o l'adesione ha luogo con il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

43. 1. La presente Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno dopo che cinque dei Paesi di cui al paragrafo 1 dell'articolo 42 abbiano depositato i loro strumenti di ratifica o d'adesione.

2. Per ogni Paese che la ratifichi o vi aderisca dopo che cinque Paesi abbiano depositato i loro strumenti di ratifica o d'adesione, la presente Convenzione entra in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica o d'adesione di detto Paese.

44. 1. Ogni Parte contraente può denunciare la presente Convenzione mediante notificazione indirizzata al Segretariato generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

2. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale ha ricevuto la comunicazione.

45. Ove, dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione, in seguito a denuncia, il numero delle Parti contraenti divenga inferiore a cinque, la presente Convenzione cessa di essere in vigore a decorrere dalla data in cui abbia effetto l'ultima di tali denunce.

46. 1. Al momento del deposito dello strumento di ratifica o d'adesione, o successivamente in qualsiasi tempo, ogni Paese può dichiarare, mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, che la presente Convenzione è applicabile all'insieme o a parte dei territori che esso rappresenta sul piano internazionale. La Convenzione è applicabile al territorio o ai territori indicati nella notificazione a decorrere dal novantesimo giorno dopo che il Segretario generale abbia ricevuto tale notificazione o, se in tale giorno la Convenzione non sia ancora entrata in vigore, a decorrere dalla sua entrata in vigore.

2. Ogni Paese che, in conformità del paragrafo precedente, abbia fatto una dichiarazione al fine di poter applicare la presente Convenzione a un territorio da esso rappresentato sul piano internazionale, può, conformemente all'articolo 44, denunciare la Convenzione per quanto concerne detto territorio.

47. Qualsiasi controversia fra due o più Parti contraenti sull'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, che le Parti non abbiano potuto regolare mediante negoziati o in altro modo, può, a richiesta d'una delle Parti contraenti interessate, essere portata avanti la Corte internazionale di Giustizia per essere da questa decisa.

48. 1. Al momento di firmare o di ratificare la presente Convenzione o di aderirvi, ogni Parte contraente può dichiarare di non considerarsi vincolata dall'articolo 47 della Convenzione. Le altre Parti contraenti non sono vincolate dall'articolo 47 nei confronti di una Parte contraente che abbia formulato tale riserva.

2. Ogni Parte contraente che abbia formulato una riserva conformemente al paragrafo 1, può, in qualsiasi momento, revocarla mediante notificazione indiriz-

zata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. Nessun'altra riserva alla presente Convenzione è ammessa.

49. 1. Dopo che la presente Convenzione sia stata in vigore tre anni, ogni Parte contraente può, mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, domandare la convocazione di una conferenza allo scopo di rivedere la presente Convenzione. Il Segretario generale notifica tale domanda a tutte le Parti contraenti e, qualora nel termine di quattro mesi dalla sua notificazione, almeno un quarto delle Parti contraenti gli abbia comunicato il proprio consenso a tale domanda, convoca una conferenza per la revisione.

2. Se una conferenza è convocata in conformità del paragrafo precedente, il Segretario generale ne dà avviso a tutte le Parti contraenti e le invita a presentare, nel termine di tre mesi, le proposte che esse desiderano che siano esaminate dalla conferenza. Il Segretario generale comunica a tutte le Parti contraenti l'ordine del giorno provvisorio della conferenza, come pure il testo delle proposte, almeno tre mesi prima della data d'apertura della conferenza.

3. Ad ogni conferenza convocata in conformità del presente articolo, il Segretario generale invita tutti i Paesi di cui al paragrafo 1 dell'articolo 42, nonché i Paesi divenuti Parti contraenti in virtù del paragrafo 2 di detto articolo 42.

50. Oltre alle notificazioni previste nell'articolo 49, il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite notifica ai Paesi previsti nel paragrafo 1 dell'articolo 42, come pure ai Paesi divenuti Parti contraenti in virtù del paragrafo 2 di detto articolo 42:

- a) le ratifiche e adesioni ai sensi dell'articolo 42;
- b) le date di entrata in vigore del-

la presente Convenzione ai sensi dell'articolo 43;

c) le denunce ai sensi dell'articolo 44;

d) l'abrogazione della presente Convenzione ai sensi dell'articolo 45;

e) le notificazioni ricevute ai sensi dell'articolo 46;

f) le dichiarazioni e notificazioni ricevute ai sensi dei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 48.

51. Dopo il 31 agosto 1956, l'originale della presente Convenzione viene depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite che ne invia copia autenticata a ognuno dei Paesi di cui ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo 42.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Ginevra il diciannove maggio millenovecentocinquantesi, in un solo esemplare, nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede.

Protocollo di firma

Al momento di procedere alla firma della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci per strada, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno convenuto di formulare la dichiarazione e la precisazione seguenti:

La presente Convenzione non si applica ai trasporti fra il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord e la Repubblica d'Irlanda.

Ad articolo primo, paragrafo 4, i sottoscritti s'impegnano di condurre negoziati per concludere una convenzione sul contratto di trasloco e una convenzione sul contratto di trasporto combinato.

Protocollo addizionale di Ginevra 20 febbraio 2008 alla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), concernente la lettera di vettura elettronica¹

Le Parti del presente Protocollo, essendo Parti della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), fatta a Ginevra, il 19 maggio 1956, desiderose di completare la suddetta Convenzione al fine di facilitare la compilazione opzionale della lettera di vettura mediante i processi impiegati per la registrazione e il trattamento elettronico dei dati, hanno convenuto quanto segue:

1. Definizioni.

Ai fini del presente Protocollo, si intende:

per «Convenzione», la Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR);

per «comunicazione elettronica», l'informazione registrata, inviata, ricevuta o conservata con mezzi elettronici, ottici, numerici o con mezzi equivalenti atti a rendere accessibile l'informazione comunicata per l'ulteriore consultazione;

per «lettera di vettura elettronica», una lettera di vettura emessa mediante una comunicazione elettronica dal vet-

tore, dal mittente o da qualsiasi altra parte interessata all'esecuzione di un contratto di trasporto al quale si applica la Convenzione, comprese le indicazioni logicamente associate alla comunicazione elettronica sotto forma di dati allegati o altrimenti connessi a tale comunicazione elettronica al momento della sua elaborazione o in una fase ulteriore, in modo da risultarne parte integrante;

per «firma elettronica», i dati in forma elettronica, allegati oppure connessi tramite associazione logica ad altri dati elettronici, utilizzati come metodo di autenticazione.

2. Campo d'applicazione e portata della lettera di vettura elettronica.

1. Fatte salve le disposizioni del presente Protocollo, la lettera di vettura di cui alla Convenzione come pure qualsiasi domanda, dichiarazione, istruzione, ordine, riserva o altra comunicazione concernente l'esecuzione di un contratto di trasporto cui si applica la Convenzione possono essere compilati mediante comunicazione elettronica.

¹ L'Italia ha approvato la legge 8 marzo 2024, n. 37, di autorizzazione all'adesione al Protocollo addizionale concluso a Ginevra il 20 febbraio 2008 (Protocollo *e-CMR*).

2. Una lettera di vettura conforme al presente Protocollo sarà considerata equivalente alla lettera di vettura di cui alla Convenzione e pertanto avrà la stessa forza probante e produrrà gli stessi effetti di quest'ultima.

3. Autenticazione della lettera di vettura elettronica.

1. La lettera di vettura elettronica è autenticata dalle parti del contratto di trasporto per mezzo di una firma elettronica affidabile che offre garanzie riguardo alla sua connessione con la lettera di vettura elettronica. L'affidabilità della firma elettronica è data, fino a prova contraria, se la firma elettronica:

- a.* è connessa esclusivamente al firmatario;
- b.* permette di identificare il firmatario;
- c.* è stata creata con mezzi sui quali il firmatario può conservare un controllo esclusivo; e
- d.* è collegata ai dati ai quali si riferisce in modo da consentire di rilevare se i dati stessi siano stati successivamente modificati.

2. La lettera di vettura elettronica può altresì essere autenticata mediante qualsiasi processo di autenticazione elettronica ammesso dalla legislazione del Paese in cui la lettera di vettura elettronica è stata compilata.

3. Le indicazioni che vi sono iscritte devono essere accessibili a tutti coloro che sono abilitati a questo scopo.

4. Condizioni per la compilazione della lettera di vettura elettronica.

1. La lettera di vettura elettronica contiene le stesse indicazioni della lettera di vettura di cui alla Convenzione.

2. Il procedimento impiegato per compilare la lettera di vettura elettronica deve garantire l'integrità delle indicazioni che essa contiene a partire dal momento in cui è stata compilata per la prima volta nella sua forma definitiva.

L'integrità delle indicazioni è garantita se queste ultime rimangono complete e non sono alterate, ad eccezione di ogni aggiunta e modifica effettuata nel corso normale della comunicazione, conservazione e consultazione.

3. Le indicazioni contenute nella lettera di vettura elettronica possono essere completate o modificate nei casi ammessi dalla Convenzione.

4. La procedura impiegata per completare o modificare la lettera di vettura elettronica deve permettere di rilevare qualsiasi complemento o modifica e assicurare la conservazione delle indicazioni originali della lettera di vettura elettronica.

5. Attuazione della lettera di vettura elettronica.

1. Le parti interessate all'esecuzione del contratto di trasporto stabiliscono di comune accordo le procedure e la loro attuazione al fine di conformarsi alle disposizioni del presente Protocollo e della Convenzione, segnatamente per quanto concerne:

- a.* il metodo per compilare e consegnare la lettera di vettura elettronica alla parte abilitata;
- b.* l'assicurazione che la lettera di vettura elettronica mantiene la sua integrità;
- c.* il modo in cui il titolare dei diritti derivanti dalla lettera di vettura elettronica può dimostrare che ne è effettivamente il titolare;
- d.* il modo in cui è data conferma che la riconsegna al destinatario ha avuto luogo;
- e.* le procedure che permettono di completare o di modificare la lettera di vettura elettronica; e
- f.* le procedure che permettono un'eventuale sostituzione della lettera di vettura elettronica con una lettera di vettura compilata con altri mezzi.

2. Le procedure di cui al paragrafo 1 devono essere menzionate nella lettera

di vettura elettronica e poter essere facilmente verificate.

6. Documenti che completano la lettera di vettura elettronica.

1. Il vettore rilascia al mittente, su domanda di quest'ultimo, una ricevuta delle merci e qualsiasi indicazione necessaria per identificare la spedizione e per accedere alla lettera di vettura elettronica di cui al presente Protocollo.

2. I documenti di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera g e all'articolo 11 della Convenzione possono essere forniti dal mittente al vettore sotto forma di comunicazione elettronica se esistono in tale forma e se le parti hanno convenuto le procedure atte a stabilire una connessione tra questi documenti e la lettera di vettura elettronica di cui al presente Protocollo, in modo da garantirne l'integrità.

DISPOSIZIONI FINALI

7. Firma, ratifica, adesione.

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma dei Paesi firmatari della Convenzione, o Parti contraenti della medesima, che sono Paesi membri della Commissione economica per l'Europa oppure che sono ammessi alla Commissione a titolo consultivo in conformità del paragrafo 8 del mandato di questa Commissione.

2. Il presente Protocollo è aperto alla firma a Ginevra dal 27 al 30 maggio 2008 compresi e, dopo questa data, nella sede delle Nazioni Unite a New York fino al 30 giugno 2009 compreso.

3. Il presente Protocollo è sottoposto a ratifica da parte dei Paesi firmatari ed è aperto all'adesione dei Paesi non firmatari, di cui al paragrafo 1 del presente articolo, che sono Parti contraenti della Convenzione.

4. I Paesi in grado di partecipare a taluni lavori della Commissione economica per l'Europa, in applicazione del paragrafo 11 del mandato di detta

Commissione, e che hanno aderito alla Convenzione possono divenire Parti del presente Protocollo aderendovi dopo la sua entrata in vigore.

5. La ratifica o l'adesione ha luogo con il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

6. Ogni strumento di ratifica o di adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento al presente Protocollo adottato conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 riportato qui di seguito, si applica al testo del Protocollo come modificato dall'emendamento.

8. Entrata in vigore.

1. Il presente Protocollo entra in vigore il novantesimo giorno dopo che cinque dei Paesi menzionati al paragrafo 3 dell'articolo 7 del presente Protocollo hanno depositato i loro strumenti di ratifica o di adesione.

2. Per ogni Paese che lo ratifichi o vi aderisca dopo che cinque Paesi hanno depositato i loro strumenti di ratifica o di adesione, il presente Protocollo entra in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica o di adesione di detto Paese.

9. Denuncia.

1. Ogni Parte contraente può denunciare il presente Protocollo mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

2. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale ha ricevuto la notificazione.

3. Ogni Paese che cessa di essere Parte contraente della Convenzione cessa alla stessa data di essere Parte contraente del presente Protocollo.

10. Abrogazione.

Ove, dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, in seguito a denuncia il numero delle Parti contraenti divenga

inferiore a cinque, il presente Protocollo cessa di essere in vigore a decorrere dalla data in cui abbia effetto l'ultima di tali denunce. Il Protocollo cessa parimenti di essere in vigore a decorrere dalla data in cui la Convenzione stessa cessa di essere in vigore.

11. Controversie.

Qualsiasi controversia fra due o più Parti contraenti sull'interpretazione o l'applicazione del presente Protocollo, che le Parti non abbiano potuto regolare mediante negoziati o in altro modo, può, a richiesta d'una delle Parti contraenti interessate, essere portata avanti la Corte internazionale di giustizia per essere risolta dalla stessa.

12. Riserve.

1. Al momento di firmare o di ratificare il presente Protocollo o di aderirvi, ogni Paese può dichiarare, mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di non considerarsi vincolato dall'articolo 11 del presente Protocollo. Le altre Parti contraenti non sono vincolate dall'articolo 11 del presente Protocollo nei confronti di una Parte contraente che abbia formulato tale riserva.

2. La dichiarazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere revocata in qualsiasi momento mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. Nessun'altra riserva al presente Protocollo sarà ammessa.

13. Emendamenti.

1. Una volta entrato in vigore, il presente Protocollo può essere emendato secondo la procedura definita nel presente articolo.

2. Qualsiasi proposta di emendamento del presente Protocollo presentata da una Parte contraente del Protocollo stesso è sottoposta al Gruppo di lavoro

dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU) che la esaminerà e deciderà in merito.

3. Le Parti contraenti del presente Protocollo si adoperano nella misura del possibile per raggiungere un consenso. Qualora, malgrado questi sforzi, non si raggiunga un consenso sull'emendamento proposto, l'adozione di quest'ultimo necessiterà, in ultima istanza, una maggioranza di due terzi delle Parti contraenti presenti e votanti. La proposta di emendamento adottata sia per consenso sia dalla maggioranza di due terzi delle Parti contraenti è sottoposta dalla segreteria della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite al Segretario generale, che la comunica per accettazione a tutte le Parti contraenti del presente Protocollo come pure ai Paesi firmatari.

4. Entro nove mesi a decorrere dalla data della comunicazione del Segretario generale concernente la proposta di emendamento, ogni Parte contraente può rendere note al Segretario generale eventuali obiezioni all'emendamento proposto.

5. L'emendamento proposto è considerato accettato se, una volta scaduto il termine di nove mesi previsto al paragrafo precedente, non è stata notificata alcuna obiezione da una delle Parti contraenti del presente Protocollo. Se viene formulata un'obiezione, l'emendamento proposto rimane senza effetto.

6. Nel caso in cui un Paese sia divenuto Parte contraente del presente Protocollo nel periodo compreso tra il momento della notificazione di una proposta di emendamento e la scadenza del termine di nove mesi di cui al paragrafo 4 del presente articolo, la segreteria del Gruppo di lavoro dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa notifica quanto prima l'emendamento proposto al nuovo Paese divenuto Parte contraente. Quest'ultimo

può rendere note al Segretario generale, prima della scadenza del termine di nove mesi, eventuali obiezioni all'emendamento proposto.

7. Il Segretario generale notifica quanto prima a tutte le Parti contraenti del presente Protocollo le obiezioni formulate in applicazione dei paragrafi 4 e 6 del presente articolo e tutti gli emendamenti accettati conformemente al paragrafo 5 sopra riportato.

8. Qualsiasi emendamento che è considerato accettato entra in vigore sei mesi dopo la data della sua notificazione alle Parti contraenti da parte del Segretario generale.

14. Convocazione di una conferenza diplomatica.

1. Dopo che il presente Protocollo è entrato in vigore, ogni Parte contraente può, mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, domandare la convocazione di una conferenza allo scopo di rivedere il presente Protocollo. Il Segretario generale notifica tale domanda a tutte le Parti contraenti e, qualora nel termine di quattro mesi dalla sua notificazione almeno un quarto delle Parti contraenti gli abbia comunicato il proprio consenso a tale domanda, convoca una conferenza per la revisione.

2. Se una conferenza è convocata in conformità del paragrafo precedente, il Segretario generale ne dà avviso a tutte le Parti contraenti e le invita a presentare, nel termine di tre mesi, le proposte che esse desiderano che siano esaminate dalla conferenza. Il Segretario generale comunica a tutte le Parti contraenti l'ordine del giorno provvisorio della conferenza, come pure il testo delle proposte, almeno tre mesi prima della data di apertura della conferenza.

3. Ad ogni conferenza convocata in conformità del presente articolo, il Segretario generale invita tutti i Paesi di cui ai paragrafi 1, 3 e 4 dell'articolo 7

del presente Protocollo.

15. Notificazioni ai Paesi.

Oltre alle notificazioni previste negli articoli 13 e 14, il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite notifica ai Paesi previsti nel paragrafo 1 dell'articolo 7 di cui sopra, come pure ai Paesi divenuti Parti contraenti del presente Protocollo in virtù dei paragrafi 3 e 4 dell'articolo 7:

- a.* le ratifiche e adesioni in virtù dell'articolo 7;
- b.* le date di entrata in vigore del presente Protocollo conformemente all'articolo 8;
- c.* le denunce in virtù dell'articolo 9;
- d.* l'abrogazione del presente Protocollo conformemente all'articolo 10;
- e.* le dichiarazioni e notificazioni ricevute conformemente ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo 12.

16. Depositario.

L'originale del presente Protocollo è depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite che ne invia copia autenticata a ognuno dei Paesi di cui ai paragrafi 1, 3 e 4 dell'articolo 7 del presente Protocollo.

Fatto a Ginevra il venti febbraio duemilaotto, in un solo esemplare, nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Stefano Pollastrelli è professore ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti nell'Università di Macerata. È coordinatore del Centro Universitario di Studi Marittimi Adriatico-Ionici e dei Trasporti Transeuropei (CUSMAT). È autore di numerosi saggi e contributi nel settore del diritto della navigazione e dei trasporti. In particolare, è autore del volume "Circolazione di veicoli - Art. 2054", pubblicato in Il Codice Civile. Commentario, fondato e già diretto da P. Schlesinger, continuato da F.D. Busnelli e G. Ponzanelli, Milano, 2022 e coautore del manuale "Diritto della navigazione", Milano 2023. È avvocato ammesso al patrocinio presso le giurisdizioni superiori. È direttore del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Macerata.



eum edizioni università di macerata

€ 18,00

Isbn 978-88-6056-931-8



9 788860 569318