

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 16 aprile 2014 in vista dell'adozione della direttiva 2014/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio 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»)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 53, paragrafo 1, e l'articolo 62,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

considerando quanto segue:

- (1) La libera circolazione dei lavoratori, la libertà di stabilimento e la libera prestazione di servizi sono principi fondamentali del mercato interno dell'Unione iscritti nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). L'applicazione di tali principi è ulteriormente sviluppata dall'Unione per garantire la parità di condizioni per le imprese e il rispetto dei diritti dei lavoratori.

¹ GU C 351 del 15.11.2012, pag. 61.

² GU C 17 del 19.1.2013, pag. 67.

³ Posizione del Parlamento europeo del 16 aprile 2014.

- (2) ***La libera prestazione di servizi include il diritto delle imprese di prestare servizi in un altro Stato membro e quindi di distaccare temporaneamente i propri dipendenti in tale Stato membro ai fini della prestazione dei servizi. Ai fini del distacco dei lavoratori, occorre distinguere fra tale libertà e il principio della libera circolazione dei lavoratori secondo cui ogni cittadino ha il diritto di trasferirsi liberamente in un altro Stato membro per lavorare e a questo scopo risiedervi, e che lo protegge da ogni discriminazione per quanto riguarda l'impiego, la remunerazione e le altre condizioni di lavoro e di impiego rispetto ai cittadini di quello Stato membro.***
- (3) Per quanto riguarda i lavoratori temporaneamente distaccati per prestare servizi in uno Stato membro diverso da quello in cui abitualmente lavorano, la direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ stabilisce una serie fondamentale di condizioni di lavoro e di impiego chiaramente definiti che il prestatore di servizi deve rispettare nello Stato membro in cui ha luogo il distacco per garantire una protezione minima dei lavoratori distaccati.

⁴ Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

- (4) *Tutte le disposizioni previste dalla presente direttiva dovrebbero essere giustificate e proporzionate, in modo da non creare oneri amministrativi e non limitare il potenziale delle imprese, in particolare delle piccole e medie imprese (PMI), in termini di creazione di nuovi posti di lavoro, tutelando nel contempo i lavoratori distaccati.*
- (5) *Al fine di garantire la conformità con la direttiva 96/71/CE senza gravare i prestatori di servizi di inutili oneri amministrativi, è essenziale che gli elementi fattuali cui fanno riferimento le disposizioni concernenti l'identificazione di un autentico distacco, nonché la prevenzione degli abusi e l'elusione della presente direttiva siano considerati indicativi e non esaustivi. In particolare, non dovrebbe essere previsto un requisito secondo cui ogni elemento debba essere soddisfatto in ogni caso di distacco.*
- (6) *Anche se la valutazione degli elementi fattuali indicativi dovrebbe essere adeguata a ciascun caso particolare e tenere conto delle specificità del contesto, le situazioni che presentano gli stessi elementi fattuali non dovrebbero portare a valutazioni giuridiche diverse da parte delle autorità competenti in diversi Stati membri.*

- (7) Per prevenire, impedire e combattere la violazione e l'elusione delle norme applicabili da parte di imprese che traggono indebito o fraudolento vantaggio dalla libertà di prestazione di servizi sancita nel TFUE e/o dall'applicazione della direttiva 96/71/CE, è opportuno migliorare l'applicazione e il monitoraggio della nozione di distacco **e introdurre a livello di Unione criteri più uniformi che agevolino un'interpretazione comune.**
- (8) È quindi necessario **che l'autorità competente dello Stato membro ospitante esamini, se del caso in stretta cooperazione con lo Stato membro di stabilimento,** gli elementi fattuali costitutivi che caratterizzano la natura temporanea inerente alla nozione di distacco **e la condizione** che il datore di lavoro **sia** effettivamente stabilito nello Stato membro a partire dal quale avviene il distacco ■ .
- (9) **Nel valutare l'ammontare del fatturato realizzato da un'impresa nello Stato membro di stabilimento, al fine di stabilire se tale impresa eserciti effettivamente attività sostanziali diverse da quelle puramente interne di gestione e/o amministrazione, le autorità competenti dovrebbero tenere conto delle differenze relative al potere d'acquisto delle valute.**

- (10) *Le disposizioni previste dalla presente direttiva in relazione all'applicazione e al monitoraggio del distacco possono altresì essere di supporto alle autorità competenti per identificare i lavoratori che si dichiarano in modo fittizio come lavoratori autonomi. Ai sensi della direttiva 96/71/CE, la definizione pertinente di lavoratore è quella applicata nel diritto dello Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato. Un'ulteriore precisazione e un migliore monitoraggio della nozione di distacco da parte delle autorità competenti rafforzerebbero la certezza giuridica e costituirebbero uno strumento utile per contrastare efficacemente il falso lavoro autonomo e garantire che i lavoratori distaccati non siano dichiarati in modo fittizio come lavoratori autonomi, contribuendo in tal modo a prevenire, evitare e combattere l'elusione delle norme applicabili.*

- (11) *Nei casi in cui non si configuri un'autentica situazione di distacco e vi sia un conflitto di leggi, è opportuno prestare la dovuta attenzione alle disposizioni del regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ ("Roma I") o della convenzione di Roma⁶, intese a garantire che i dipendenti non siano privati della protezione loro accordata da disposizioni cui non è consentito derogare convenzionalmente o cui è possibile derogare solo a beneficio dei dipendenti stessi. È auspicabile che gli Stati membri garantiscano l'adozione di disposizioni intese a proteggere in modo adeguato i lavoratori che non sono effettivamente distaccati.*
- (12) *La mancanza del certificato concernente la legislazione applicabile in materia di previdenza sociale di cui al regolamento (CE) n. 883/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ può indicare che la situazione non può essere qualificata come "distacco temporaneo" in un o Stato membro diverso da quello in cui il lavoratore interessato svolge abitualmente la sua attività nel quadro della prestazione di servizi.*

⁵ *Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) (GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6).*

⁶ *Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali aperta alla firma a Roma (80/934/CEE) (GU L 266 del 9.10.1980, pag. 1).*

⁷ *Regolamento (CE) n. 883/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 1).*

- (13) Come nel caso della direttiva 96/71/CE, la presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione ■ del regolamento (CE) n. 883/2004 *e* del regolamento (CE) n. 987/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸.
- (14) Il rispetto della diversità dei sistemi nazionali di relazioni industriali e dell'autonomia delle parti sociali è esplicitamente riconosciuto dal TFUE.
- (15) ***In molti Stati membri le parti sociali*** svolgono un ruolo importante nel contesto del distacco dei lavoratori per la prestazione di servizi, in quanto possono, secondo il diritto e/o la prassi nazionali, determinare i diversi livelli, alternativamente o contemporaneamente, delle tariffe minime salariali applicabili. ***Le parti sociali dovrebbero comunicare tali tariffe e fornire informazioni in merito.***

- (16) Affinché i diritti dei lavoratori distaccati possano essere tutelati ***e al fine di garantire condizioni eque per i prestatori di servizi***, è essenziale che le norme siano adeguatamente ed effettivamente applicate; in caso contrario, è l'efficacia stessa delle norme dell'Unione vigenti in questa materia a essere compromessa. Una stretta cooperazione tra la Commissione e gli Stati membri ***e, se del caso, le autorità regionali e locali*** è quindi essenziale, senza trascurare l'importante ruolo, al riguardo, degli ispettorati del lavoro e delle parti sociali. ***La fiducia reciproca, lo spirito di collaborazione, un dialogo continuo e la comprensione reciproca sono, a tale riguardo, essenziali.***
- (17) ***È essenziale che gli Stati membri dispongano di procedure di controllo efficaci per l'attuazione della direttiva 96/71/CE e della presente direttiva ed è pertanto opportuno che dette procedure siano istituite in tutta l'Unione.***

I

- (18) ***Le difficoltà di accesso alle informazioni relative alle condizioni di impiego costituiscono molto spesso il motivo della mancata applicazione delle norme vigenti da parte dei prestatori di servizi. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che tali informazioni siano messe a disposizione di tutti a titolo gratuito e siano rese effettivamente accessibili non solo ai prestatori di servizi di altri Stati membri, ma anche ai lavoratori distaccati interessati. ■***
- (19) ***Se le condizioni di impiego sono definite in contratti collettivi dichiarati di applicazione generale, gli Stati membri dovrebbero garantire, rispettando nel contempo l'autonomia delle parti sociali, che tali contratti collettivi siano messi a disposizione del pubblico in modo accessibile e trasparente.***

- (20) ***Al fine di migliorare l'accessibilità delle informazioni, è opportuno istituire un'unica fonte di informazioni negli Stati membri. È auspicabile che ciascuno Stato membro crei un unico sito web ufficiale a livello nazionale, in conformità dei relativi standard di accessibilità, e altri mezzi di comunicazione idonei. Il sito web unico ufficiale a livello nazionale dovrebbe almeno assumere la forma di un portale web e fungere da portale o principale punto di accesso e fornire in modo chiaro e preciso collegamenti alle fonti pertinenti di informazioni nonché brevi informazioni sul contenuto del sito web e dei relativi link. Tali siti dovrebbero comprendere in particolare quelli creati in applicazione della legislazione dell'Unione per promuovere l'imprenditorialità e/o lo sviluppo della prestazione transfrontaliera di servizi. Gli Stati membri ospitanti dovrebbero fornire informazioni sui periodi durante i quali, in base al loro diritto nazionale, i prestatori di servizi sono tenuti a conservare i documenti dopo il periodo di distacco.***
- (21) ***I lavoratori distaccati dovrebbero avere il diritto di ricevere dallo Stato membro ospitante informazioni generali in merito al diritto e/o alle prassi nazionali applicabili nei loro confronti.***

- (22) La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri dovrebbero essere conformi alle norme sulla protezione dei dati personali previste dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, ***nonché alle disposizioni nazionali in materia di protezione dei dati recanti attuazione della legislazione dell'Unione***. Per quanto riguarda la cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), essa dovrebbe essere conforme anche al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ e al regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.

⁹ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

¹⁰ Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

¹¹ 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 L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

- (23) Per garantire la corretta applicazione e controllare il rispetto delle norme sostanziali che disciplinano le condizioni di lavoro dei lavoratori distaccati, gli Stati membri dovrebbero imporre solo talune formalità amministrative e misure di controllo alle imprese che distaccano lavoratori nel quadro di una prestazione di servizi. ***In base alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, tali formalità e misure possono essere giustificate da motivi prevalenti di interesse generale, fra cui rientra l'effettiva protezione dei diritti dei lavoratori, a condizione che siano tali da garantire il conseguimento dell'obiettivo perseguito e non vadano oltre quanto necessario per raggiungerlo.*** Tali formalità e misure possono essere imposte soltanto se le autorità competenti non sono in grado di svolgere efficacemente il loro compito di vigilanza senza le informazioni necessarie ■ e/o se misure meno restrittive non permetterebbero di raggiungere gli obiettivi delle misure nazionali di controllo ritenuti necessari.

- (24) *Il prestatore di servizi dovrebbe garantire che l'identità dei lavoratori distaccati indicata nella dichiarazione resa al fine di consentire controlli fattuali sul posto di lavoro sia verificabile per la durata del distacco da parte delle autorità competenti.*
- (25) *Il prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro dovrebbe notificare senza indugio alle autorità competenti dello Stato membro ospitante eventuali importanti modifiche dei dati contenuti nella dichiarazione resa dal prestatore di servizi al fine di consentire controlli fattuali sul luogo di lavoro.*
- (26) *L'obbligo di comunicare requisiti amministrativi e misure di controllo alla Commissione non dovrebbe costituire una procedura di autorizzazione ex ante.*

- (27) Al fine di migliorare e uniformare l'applicazione nella pratica della direttiva 96/71/CE e ridurre per quanto possibile le disparità nel livello di applicazione ed attuazione nell'Unione, gli Stati membri dovrebbero provvedere nel loro territorio a ispezioni efficaci e appropriate, ***contribuendo, tra l'altro, alla lotta contro il lavoro non dichiarato nel contesto del distacco, tenendo conto altresì di altre iniziative giuridiche per meglio affrontare la questione.***
- (28) ***Se del caso, in conformità del diritto e/o delle prassi nazionali, gli Stati membri dovrebbero fornire all'impresa oggetto di ispezione un documento di ispezione o di controllo che comprende tutte le informazioni utili.***
- (29) ***Gli Stati membri dovrebbero garantire che sia disponibile personale sufficiente, dotato delle competenze e delle qualifiche necessarie per eseguire in modo efficace le ispezioni e far sì che sia possibile rispondere senza indebito ritardo alle richieste di informazioni da parte dello Stato membro ospitante o di stabilimento, come previsto dalla presente direttiva.***
- (30) Gli ispettorati del lavoro, le parti sociali e altri organismi di vigilanza svolgono a questo riguardo, e dovrebbero continuare a svolgere, un ruolo di fondamentale importanza.

- (31) Per tener conto della diversità dei mercati del lavoro e dei sistemi di relazioni industriali, a titolo eccezionale **le parti sociali e/o** altri attori e/o organi possono esercitare funzioni di vigilanza su determinate condizioni di lavoro dei lavoratori distaccati, purché offrano alle persone interessate un grado equivalente di protezione ed esercitino la vigilanza in maniera non discriminatoria e obiettiva.
- (32) Le autorità ispettive e gli altri organi di vigilanza ed esecuzione degli Stati membri dovrebbero avvalersi dei dispositivi di cooperazione e di scambio di informazioni previsti dal rispettivo diritto per verificare se le norme applicabili ai lavoratori distaccati sono rispettate.
- (33) Gli Stati membri sono in modo particolare invitati ad adottare un approccio più integrato alle ispezioni del lavoro. Dovrebbe essere altresì esaminata la necessità di definire criteri comuni per stabilire metodi, prassi e norme minime comparabili a livello dell'Unione. **La definizione di criteri comuni non dovrebbe tuttavia comportare limitazioni per gli Stati membri nel loro impegno volto a contrastare efficacemente il lavoro non dichiarato.**

- (34) Per facilitare e rendere più efficace l'applicazione della direttiva 96/71/CE, sono necessari meccanismi efficaci che consentano ai lavoratori distaccati di presentare denunce o promuovere azioni legali, direttamente o, **con la loro approvazione**, tramite terzi designati quali organizzazioni sindacali o altre associazioni, istituzioni comuni delle parti sociali, salve restando le norme procedurali nazionali concernenti la rappresentanza e la difesa in giudizio **e le competenze e gli altri diritti delle organizzazioni sindacali e altri rappresentanti dei lavoratori ai sensi del diritto e/o delle prassi nazionali.**
- (35) Per garantire che i lavoratori distaccati percepiscano la retribuzione dovuta e a condizione che le indennità specifiche per il distacco possano essere considerate parte delle tariffe minime salariali, tali indennità dovrebbero essere dedotte dalla retribuzione soltanto se il diritto nazionale, i contratti collettivi e/o la prassi dello Stato membro ospitante lo prevedono.

- (36) ***Il rispetto pratico delle norme applicabili nel settore del distacco e l'effettiva protezione dei diritti dei lavoratori a tale riguardo destano particolare preoccupazione per i subcontratti a catena e dovrebbero essere garantiti tramite misure appropriate in conformità del diritto e/o delle prassi nazionali e nel rispetto del diritto dell'Unione. Tali misure possono, su base volontaria e previa consultazione delle parti sociali interessate, includere l'introduzione di un meccanismo di responsabilità della subcontraenza diretta, in aggiunta o in sostituzione della responsabilità del datore di lavoro, per quanto riguarda eventuali retribuzioni nette arretrate corrispondenti alle tariffe minime salariali e/o contributive dovute a fondi o istituzioni comuni delle parti sociali previsti dalla legge o dai contratti collettivi, nella misura in cui rientrano nell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE. Gli Stati membri restano tuttavia liberi di prevedere nell'ordinamento nazionale norme più rigorose in materia di responsabilità o andare oltre il diritto nazionale in modo non discriminatorio e proporzionato.***

- (37) *Gli Stati membri che hanno introdotto misure per conformarsi alle norme applicabili nei casi di subcontratto a catena dovrebbero avere la possibilità di stabilire che un (sub)contraente non sia responsabile in circostanze specifiche o che la responsabilità possa essere limitata nel caso in cui siano state adottate misure di dovuta diligenza da parte di tale (sub)contraente. Tali misure dovrebbero essere definite dal diritto nazionale tenendo conto delle circostanze specifiche dello Stato membro in questione, e possono comprendere fra l'altro misure adottate dal contraente in merito alla documentazione comprovante il rispetto degli obblighi amministrativi e delle misure di controllo necessari per assicurare l'effettiva vigilanza sul rispetto delle norme applicabili in materia di distacco dei lavoratori.*
- (38) *Il fatto che gli Stati membri incontrino ancora numerose difficoltà nel riscuotere le sanzioni amministrative e/o le ammende transfrontaliere è preoccupante ed occorre pertanto affrontare la questione del riconoscimento reciproco delle sanzioni amministrative e/o delle ammende.*

- (39) Le disparità esistenti tra gli ordinamenti degli Stati membri per quanto riguarda i mezzi di esecuzione in situazioni transfrontaliere delle sanzioni amministrative e/o delle ammende irrogate pregiudicano il buon funzionamento del mercato interno e rischiano di rendere molto difficile, se non impossibile, garantire in tutta l'Unione ai lavoratori distaccati un livello di protezione equivalente.
- (40) Per garantire l'effettiva applicazione delle norme sostanziali che disciplinano il distacco dei lavoratori per la prestazione di servizi, è necessaria un'azione specifica che renda possibile l'esecuzione transfrontaliera delle sanzioni amministrative ***pecuniarie e/o delle ammende*** irrogate. Il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in questo campo è quindi una condizione indispensabile per assicurare un livello generale di protezione più elevato ed omogeneo, necessario per il buon funzionamento del mercato interno.

- (41) L'adozione di norme comuni che prevedano l'assistenza reciproca per le misure di esecuzione e i costi connessi e di disposizioni uniformi per la notificazione delle decisioni relative a sanzioni amministrative *e/o ammende irrogate per il mancato rispetto della direttiva 96/71/CE nonché della presente direttiva* dovrebbe permettere di risolvere alcuni problemi pratici di esecuzione transfrontaliera e garantire una migliore comunicazione e una migliore esecuzione delle decisioni emananti da un altro Stato membro.
- (42) *Se emerge che il prestatore di servizi non è effettivamente stabilito nello Stato membro di stabilimento o che l'indirizzo o i dati relativi all'impresa sono falsi, le autorità competenti non dovrebbero interrompere la procedura per motivi formali, ma compiere ulteriori indagini per identificare la persona fisica o giuridica responsabile del distacco.*
- (43) *Il riconoscimento delle decisioni che impongono una sanzione amministrativa e/o un'ammenda e le richieste di procedere alla riscossione di tale sanzione amministrativa e/o ammenda dovrebbero basarsi sul principio della fiducia reciproca. A tal fine, i motivi di non riconoscimento o di rifiuto di riscossione di tale sanzione amministrativa e/o ammenda dovrebbero essere limitati al minimo necessario.*

- (44) La presente direttiva, pur stabilendo norme uniformi per l'esecuzione transfrontaliera delle sanzioni **amministrative e/o delle ammende** e l'esigenza di criteri comuni per **■** procedure **più efficaci** da seguire in caso di mancato pagamento, dovrebbe far salva la facoltà degli Stati membri di stabilire il regime sanzionatorio o le misure di recupero previste dai rispettivi ordinamenti nazionali. ***Pertanto, lo strumento che permette l'esecuzione di tali sanzioni e/o ammende può, se del caso, e tenendo conto del diritto e/o delle prassi nazionali nello Stato membro adito, essere integrato o accompagnato oppure sostituito da un titolo che ne permetta l'esecuzione nello Stato membro adito.***
- (45) ***Norme più uniformi non dovrebbero avere l'effetto di emendare o modificare l'obbligo di rispettare i diritti e le libertà fondamentali degli imputati, nonché i principi giuridici fondamentali ad essi applicabili, sanciti dall'articolo 6 del trattato sull'Unione europea (TUE), quali il diritto di essere ascoltato, il diritto ad un ricorso effettivo e il diritto a un giudice imparziale o il principio "ne bis in idem".***

- (46) La presente direttiva non intende stabilire norme armonizzate in materia di cooperazione giudiziaria, di competenza giurisdizionale o di riconoscimento e di esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, né entrare nel merito della normativa in vigore.
- (47) Gli Stati membri dovrebbero adottare adeguati provvedimenti, anche di natura amministrativa e giudiziaria, e comminare sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate in caso di inosservanza degli obblighi imposti dalla presente direttiva.
- (48) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare la protezione dei dati di carattere personale (articolo 8), la libertà professionale e il diritto di lavorare (articolo 15), la libertà d'impresa (articolo 16), il diritto di negoziazione e di azioni collettive (articolo 28), il diritto a condizioni di lavoro giuste ed eque (articolo 31), ■ il diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale (articolo 47), **la presunzione di innocenza e i diritti della difesa (articolo 48) e il diritto di non essere giudicato o punito due volte per lo stesso reato (ne bis in idem) (articolo 50)** e deve essere applicata nel rispetto di tali diritti e principi.

- (49) Per facilitare un'applicazione migliore e più uniforme della direttiva 96/71/CE, è opportuno prevedere un sistema elettronico per lo scambio di informazioni che agevoli la cooperazione amministrativa; è opportuno che le autorità competenti utilizzino l'IMI il più possibile. Questo non dovrebbe comunque precludere l'applicazione di accordi bilaterali ***esistenti o futuri*** o di disposizioni concernenti la cooperazione amministrativa ***e l'assistenza reciproca***.
- (50) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia l'istituzione di un quadro comune ■ relativo a un insieme di disposizioni, misure e meccanismi di controllo appropriati necessari per migliorare e uniformare l'applicazione della direttiva 96/71/CE, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 TUE. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (51) ***Il Garante europeo per la protezione dei dati è stato consultato in conformità dell'articolo 28, paragrafo 2, ed ha reso una parere il 19 luglio 2012¹²,***

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹² ***GU C 27 del 29.1.2013, pag. 4.***

CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. La presente direttiva stabilisce un quadro comune **relativo a un insieme** di disposizioni, misure e meccanismi di controllo appropriati, necessari per migliorare e uniformare l'applicazione nella pratica della direttiva 96/71/CE, comprendente anche misure dirette a prevenire e sanzionare ogni violazione ed elusione delle norme vigenti, **e lascia impregiudicato l'ambito di applicazione della direttiva 96/71/CE.**

La presente direttiva mira a garantire il rispetto di un appropriato livello ■ di protezione dei diritti dei lavoratori distaccati per una prestazione transfrontaliera di servizi, **in particolare per quanto concerne l'attuazione delle condizioni di impiego applicabili nello Stato membro in cui in cui è fornita la prestazione di servizi, ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 96/71/EC**, a facilitare l'esercizio della libertà di prestazione di servizi e a creare condizioni di concorrenza leale tra i prestatori di servizi, **sostenendo in tal modo il funzionamento del mercato interno.**

2. La presente direttiva non pregiudica in alcun modo l'esercizio dei diritti fondamentali riconosciuti negli Stati membri e **a livello di** Unione, ivi compresi il diritto o la libertà di sciopero e il diritto o la libertà di intraprendere altre azioni contemplate dalla disciplina delle relazioni industriali negli Stati membri, secondo il diritto e/o le prassi nazionali, né il diritto di negoziare, concludere ed applicare accordi collettivi e promuovere azioni collettive secondo il diritto e/o le prassi nazionali.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) "autorità competente", ***un'autorità o un organo, tra cui possono figurare gli uffici di collegamento di cui all'articolo 4 della direttiva 96/71/CE, designati*** da uno Stato membro per esercitare le funzioni previste ***dalla direttiva 96/71/CE e*** dalla presente direttiva;
- b) "autorità richiedente", l'autorità competente di uno Stato membro che presenta una domanda di assistenza, informazione, notificazione o recupero ***di*** una sanzione e/o di un'ammenda di cui al capo ***VI***;

- c) "autorità adita", l'autorità competente di uno Stato membro alla quale è diretta una richiesta di assistenza, informazione, notificazione o recupero **di una sanzione e/o di un'ammenda di cui al capo VI.**

Articolo 3

Autorità competenti e uffici di collegamento

Ai fini della presente direttiva gli Stati membri designano, secondo il diritto e/o la prassi nazionali, una o più autorità competenti, che possono comprendere gli uffici di collegamento di cui all'articolo 4 della direttiva 96/71/CE. All'atto della designazione delle autorità competenti, gli Stati membri tengono debitamente conto della necessità di assicurare la protezione dei dati contenuti nelle informazioni scambiate e dei diritti legali delle persone fisiche e giuridiche che possono essere interessate. Gli Stati membri restano i responsabili ultimi della salvaguardia della protezione dei dati e dei diritti legali delle persone interessate e istituiscono meccanismi appropriati a tal fine.

Gli Stati membri comunicano le coordinate delle autorità competenti alla Commissione e agli altri Stati membri. La Commissione pubblica e aggiorna regolarmente l'elenco delle autorità competenti e degli uffici di collegamento.

Gli altri Stati membri e le istituzioni dell'Unione rispettano la scelta effettuata da ciascuno Stato membro in relazione alle autorità competenti.

Articolo 4

Individuazione dell'autenticità del distacco e prevenzione degli abusi e dell'elusione

1. Ai fini dell'attuazione e dell'applicazione della direttiva 96/71/CE, le autorità competenti ***operano una valutazione generale di tutti gli elementi fattuali considerati necessari, tra cui, in particolare, quelli indicati ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo. Tali elementi sono intesi ad assistere le autorità competenti nell'effettuare le verifiche e i controlli e qualora esse abbiano motivo di ritenere che un lavoratore non sia da considerarsi distaccato ai sensi della direttiva 96/71/CE. Tali elementi intervengono come fattori indicativi nella valutazione complessiva e non possono, pertanto, essere considerati isolatamente.***

2. *Al fine di determinare se un'impresa esercita effettivamente attività sostanziali diverse da quelle puramente interne di gestione o amministrazione, le autorità competenti operano una valutazione generale di tutti gli elementi fattuali che caratterizzano le attività esercitate da un'impresa nello Stato membro di stabilimento e, ove necessario, nello Stato membro ospitante, tenendo conto di un quadro temporale ampio. Tali elementi possono comprendere, in particolare:*

- a) il luogo in cui l'impresa ha la propria sede legale e amministrativa, utilizza uffici, paga imposte **e contributi previdenziali e, se del caso, in conformità del diritto nazionale**, è iscritta in un albo professionale o è registrata presso la camera di commercio;
- b) il luogo in cui i lavoratori distaccati sono assunti **e quello da cui sono distaccati**;
- c) la legge applicabile ai contratti stipulati dall'impresa con i suoi lavoratori e con i suoi clienti;

- d) il luogo in cui l'impresa esercita la propria attività economica principale e in cui è occupato il suo personale amministrativo;
- e) il numero ■ di contratti eseguiti e/o l'ammontare del fatturato realizzato nello Stato membro di stabilimento, ***tenendo conto della situazione specifica che caratterizza tra l'altro le imprese di nuovo insediamento e le PMI.***

3. Per valutare se un lavoratore distaccato temporaneamente presta la sua attività in uno Stato membro diverso da quello in cui abitualmente lavora, sono esaminati tutti gli elementi fattuali che caratterizzano tale attività e la situazione del lavoratore. Tali elementi possono comprendere, ***in particolare:***

- a) l'attività lavorativa è svolta per un periodo di tempo limitato in un altro Stato membro;
- b) la data di inizio del distacco;***

- c) il lavoratore è distaccato in uno Stato membro diverso da quello nel quale o a partire dal quale esercita abitualmente la propria attività secondo il regolamento (CE) n. 593/2008 (regolamento Roma I) e/o la convenzione di Roma;
- d) il lavoratore distaccato ritorna o si prevede che riprenda la sua attività nello Stato membro da cui è stato distaccato dopo aver effettuato i lavori o prestato i servizi per i quali è stato distaccato;
- e) ***la natura delle attività;***
- f) il datore di lavoro che distacca il lavoratore provvede alle spese di viaggio, vitto o alloggio o le rimborsa; ***in tal caso, si considera anche il modo in cui si provvede in tal senso e il metodo di rimborso;***
- g) eventuali periodi precedenti in cui il posto è stato ■ occupato dallo stesso o da un altro lavoratore (distaccato).

4. ***Il mancato soddisfacimento di uno o più degli elementi fattuali stabiliti ai paragrafi 2 e 3 non significa automaticamente che una certa situazione non corrisponda a un distacco. La valutazione di tali elementi è adattata a ogni caso particolare e tiene conto delle specificità della situazione.***
5. ***Gli elementi di cui al presente articolo utilizzati dalle autorità competenti nella valutazione generale volta ad accertare se una determinata situazione costituisca un autentico distacco possono altresì essere considerati per stabilire se una persona possa essere considerata un lavoratore ai sensi della definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 96/71/CE. Gli Stati membri dovrebbero basarsi, tra l'altro, sulle circostanze concernenti l'esecuzione del lavoro, la subordinazione e la retribuzione del lavoratore, indipendentemente dal modo in cui il rapporto è caratterizzato in qualsiasi accordo, contrattuale o meno, eventualmente concordato tra le parti.***

CAPO II
ACCESSO ALL'INFORMAZIONE



Articolo 5

Facilitazione dell'accesso all'informazione

1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per far sì che le informazioni relative alle condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE che i prestatori di servizi devono rispettare siano rese pubbliche **gratuitamente** in modo chiaro, **trasparente**, esauriente e facilmente accessibile a distanza e per via elettronica, in formati e in conformità di standard web di accessibilità che permettano l'accesso alle persone con disabilità, e per far sì che gli uffici di collegamento o gli altri organismi nazionali competenti di cui all'articolo 4 della direttiva 96/71/CE siano in grado di svolgere efficacemente i propri compiti.

2. Per migliorare l'accesso all'informazione, gli Stati membri:

- a) indicano chiaramente, **in un unico sito web ufficiale nazionale e mediante altri strumenti idonei**, in modo dettagliato e comprensibile e in un formato accessibile, quali condizioni di lavoro e/o quali parti del rispettivo diritto nazionale e/o regionale devono essere applicate ai lavoratori distaccati nel loro territorio;
- b) adottano le misure necessarie per rendere pubbliche, **sull'unico sito web ufficiale nazionale e mediante altri strumenti idonei**, informazioni sui contratti collettivi applicabili (e sui soggetti cui si applicano) e sulle condizioni di lavoro che i prestatori di servizi provenienti da altri Stati membri devono applicare in base alla direttiva 96/71/CE, se possibile indicando link a siti web e altri punti di contatto, in particolare le parti sociali pertinenti;

- c) mettono tali informazioni a disposizione dei lavoratori e dei prestatori di servizi **a titolo gratuito nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante e nelle lingue più pertinenti in funzione delle esigenze del mercato del lavoro, lasciando la scelta allo Stato membro ospitante.** Tali informazioni sono messe a disposizione, se possibile presentando sinteticamente in un foglio illustrativo le principali condizioni di lavoro applicabili, **inclusa la descrizione delle procedure per sporgere denuncia**, se richiesto in formati accessibili alle persone con disabilità; **sono rese facilmente accessibili a titolo gratuito ulteriori informazioni dettagliate sulle condizioni lavorative e sociali, comprese la salute e la sicurezza sul lavoro, applicabili ai lavoratori distaccati;**
- d) migliorano l'accessibilità e la chiarezza **delle informazioni pertinenti, in particolare quelle fornite sull'unico sito web ufficiale nazionale di cui alla lettera a);**
- e) indicano ■ una persona di contatto dell'ufficio di collegamento incaricata di rispondere alle richieste di informazioni;
- f) tengono aggiornate le informazioni fornite nelle schede dei paesi.

3. La Commissione continua a prestare assistenza agli Stati membri nell'ambito dell'accesso all'informazione.
4. Se, secondo le leggi, le tradizioni e le prassi nazionali, ***tra cui il rispetto dell'autonomia delle parti sociali***, le condizioni di lavoro di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE sono stabilite in contratti collettivi, come previsto dall'articolo 3, paragrafi 1 e 8, di tale direttiva, gli Stati membri si assicurano che ***tali condizioni siano messe*** a disposizione dei prestatori di servizi provenienti da altri Stati membri e dei lavoratori distaccati ***in modo accessibile e trasparente, e si adoperano per coinvolgere le parti sociali al riguardo. Le pertinenti*** informazioni ***dovrebbero*** in particolare ***riguardare*** le diverse tariffe minime salariali e i loro elementi costitutivi, il metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, ***se del caso***, i criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali.
5. ***Gli Stati membri designano gli organi e le autorità ai quali lavoratori e imprese possono rivolgersi per ottenere informazioni generali in merito al diritto e alle prassi nazionali cui sono soggetti per quanto concerne i loro diritti e obblighi in tale Stato membro.***

CAPO III
COOPERAZIONE AMMINISTRATIVA

Articolo 6

Mutua assistenza – principi generali

1. Gli Stati membri cooperano strettamente e si prestano mutuamente assistenza **senza indebiti ritardi** per facilitare l'applicazione nella pratica della presente direttiva e della direttiva 96/71/CE.
2. La cooperazione degli Stati membri consiste, in particolare, nel rispondere alle motivate richieste di informazioni da parte delle autorità competenti e nell'esecuzione di controlli, ispezioni e indagini in relazione a situazioni di distacco di cui all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 96/71/CE, ivi comprese indagini su casi di **inadempienza o** violazione delle norme applicabili al distacco dei lavoratori. **Le richieste di informazioni includono le informazioni relative al possibile recupero di una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda, o alla notificazione di una decisione che irroga tale sanzione e/o ammenda di cui al capo VI.**
3. **La cooperazione degli Stati membri può altresì includere l'invio e la notificazione di documenti.**

4. Per rispondere a una richiesta di assistenza proveniente dalle autorità competenti di un altro Stato membro, gli Stati membri dispongono che i prestatori di servizi stabiliti nel loro territorio comunichino alle rispettive autorità competenti tutte le informazioni necessarie per il controllo delle loro attività secondo la legislazione nazionale. ***Gli Stati membri adottano misure adeguate in caso di mancata comunicazione delle informazioni in questione.***
5. Nel caso in cui incontri difficoltà nel rispondere a una richiesta di informazioni o nell'effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro in questione ne informa ***tempestivamente*** lo Stato membro richiedente al fine di trovare una soluzione. ***Nell'eventualità di problemi persistenti nello scambio di informazioni o di un rifiuto permanente di fornire informazioni, la Commissione, dopo essere stata informata, se del caso attraverso l'IMI, adotta le misure necessarie.***

6. Gli Stati membri trasmettono per via elettronica le informazioni richieste da altri Stati membri o dalla Commissione ***entro i termini seguenti***:

- a) casi urgenti che richiedono la consultazione di registri, tra cui quelli che consentono di verificare il numero di identificazione IVA al fine di controllare lo stabilimento in un altro Stato membro: quanto prima ed entro un massimo di due giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta.***

Il motivo dell'urgenza è chiaramente indicato nella richiesta, compresi dettagli che comprovino l'urgenza.

- b) tutte le altre richieste di informazioni, entro un massimo di 25 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta, a meno che gli Stati membri non abbiano stabilito di comune accordo un termine più breve.***

7. Gli Stati membri dispongono che i registri nei quali i prestatori di servizi sono iscritti e che possono essere consultati dalle autorità competenti sul loro territorio possano anche essere consultati, alle stesse condizioni, dalle omologhe autorità competenti di altri Stati membri, ***ai fini dell'attuazione della presente direttiva e della direttiva 96/71/CE, sempreché gli Stati membri abbiano incluso tali registri nell'IMI.***
8. Gli Stati membri garantiscono ***che le*** informazioni scambiate ***con gli organismi di cui all'articolo 2, lettera a), ovvero trasmette agli stessi, siano*** utilizzate solo in relazione alle questioni per cui sono state richieste.
9. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca sono prestate a titolo gratuito.

I

- 10. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure, conformemente alle pertinenti normative nazionali e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili violazioni della direttiva 96/71/CE o della presente direttiva.**

Articolo 7

Ruolo degli Stati membri nel quadro della cooperazione amministrativa

- 1. In conformità dei principi stabiliti negli articoli 4 e 5 della direttiva 96/71/CE, nel periodo di distacco di un lavoratore in un altro Stato membro l'ispezione delle condizioni di impiego da rispettare a norma della direttiva 96/71/CE spetta alle autorità dello Stato membro ospitante, se del caso in collaborazione con lo Stato membro di stabilimento.**
2. Lo Stato membro di stabilimento del prestatore di servizi continua a monitorare, a controllare e ad adottare le necessarie misure di vigilanza ed esecutive, secondo le leggi, la prassi e le procedure amministrative nazionali, nei riguardi dei lavoratori distaccati in un altro Stato membro.

3. **■** Lo Stato membro di stabilimento del prestatore di servizi presta assistenza allo Stato membro in cui i lavoratori distaccati svolgono la loro attività per assicurare il rispetto delle condizioni previste dalla direttiva 96/71/CE e dalla presente direttiva. ***Tale responsabilità non riduce in alcun modo le possibilità di monitoraggio, controllo o adozione delle necessarie misure di vigilanza o esecutive, a norma della presente direttiva e della direttiva 96/71/CE, da parte dello Stato membro in cui avviene il distacco.***
4. ***Qualora fatti specifici indichino l'esistenza di irregolarità, uno Stato membro comunica di propria iniziativa e senza indebiti ritardi allo Stato membro interessato tutte le informazioni pertinenti.***
5. Le autorità competenti dello Stato membro ospitante possono altresì chiedere alle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, per ciascuna prestazione o per ciascun prestatore di servizi, di fornire informazioni circa la legalità dello stabilimento del prestatore di servizi, la sua buona condotta e l'assenza di violazioni delle norme in vigore. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento comunicano tali informazioni nei modi previsti dall'articolo 6.

6. Gli obblighi di cui al presente articolo non comportano il dovere per lo Stato membro di stabilimento di effettuare verifiche e controlli fattuali nel territorio dello Stato membro in cui è prestato il servizio. Tali verifiche e controlli **possono essere** effettuati dalle autorità dello Stato membro ospitante **di propria iniziativa o** su richiesta delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, come previsto dall'articolo 10 e secondo i poteri di vigilanza previsti dalla legge, dalla prassi e dalle procedure amministrative nazionali dello Stato membro ospitante e in conformità del diritto dell'Unione.

Articolo 8

Misure di accompagnamento

1. Gli Stati membri, con l'assistenza della Commissione, adottano misure di accompagnamento per sviluppare, facilitare e promuovere gli scambi di personale responsabile della cooperazione amministrativa e dell'assistenza reciproca, nonché della vigilanza sul rispetto della normativa vigente. ***Gli Stati membri possono anche adottare misure di accompagnamento per sostenere le organizzazioni che forniscono informazioni ai lavoratori distaccati.***

2. La Commissione valuta ***il fabbisogno*** di sostegno finanziario diretto a migliorare la cooperazione amministrativa e ad accrescere la fiducia reciproca mediante progetti, comprese la promozione di scambi di personale e la formazione, nonché lo sviluppo, la facilitazione e la promozione di iniziative riguardanti le migliori prassi, anche delle parti sociali a livello di Unione, come la creazione e l'aggiornamento di basi di dati o siti web comuni contenenti informazioni generali o settoriali sulle condizioni di lavoro da rispettare ***e la raccolta e la valutazione di dati d'insieme specificamente riguardanti la procedura di distacco.***

Qualora giunga alla conclusione che un tale fabbisogno esiste, senza pregiudizio delle prerogative del Parlamento europeo e del Consiglio nella procedura di bilancio, la Commissione utilizza gli strumenti finanziari disponibili al fine di rafforzare la cooperazione amministrativa.

3. ***Nel rispetto dell'autonomia delle parti sociali, la Commissione e gli Stati membri possono garantire un sostegno adeguato alle pertinenti iniziative delle parti sociali a livello unionale e nazionale finalizzate a informare imprese e lavoratori in merito alle condizioni di impiego applicabili stabilite nella presente direttiva e nella direttiva 96/71/CE.***

CAPO IV
CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ

Articolo 9

Obblighi amministrativi e misure di controllo

1. Gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo ***necessari per assicurare l'effettiva vigilanza sul rispetto degli obblighi di cui alla presente direttiva e alla direttiva 96/71/CE, a condizione che essi siano giustificati e proporzionati in conformità del diritto dell'Unione.***

A tal fine, gli Stati membri possono, in particolare, imporre le misure seguenti:

- a) l'obbligo per i prestatori di servizi stabiliti in un altro Stato membro di presentare alle autorità competenti nazionali responsabili, ***nella lingua ufficiale o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in qualsiasi altra lingua accettata dallo Stato membro ospitante***, al più tardi all'inizio della prestazione del servizio, una semplice dichiarazione ***contenente le pertinenti informazioni necessarie atte a consentire controlli fattuali sul luogo di lavoro, tra cui:***
 - i) ***l'identità del prestatore di servizi;***

- ii) *il numero previsto di lavoratori distaccati chiaramente identificabili;*
 - iii) *le persone di cui alle lettere e) ed f);*
 - iv) *la durata, la data di inizio e di fine distacco previste;*
 - v) *l'indirizzo o gli indirizzi del luogo di lavoro; nonché*
 - vi) *la specificità dei servizi che giustifica il distacco;*
- b) l'obbligo, durante il periodo di distacco, di mettere o mantenere a disposizione e/o di conservare in un luogo accessibile e chiaramente individuato nel suo territorio, come il luogo di lavoro o il cantiere, o, per i lavoratori mobili del settore dei trasporti, la base operativa o il veicolo con il quale il servizio è prestato, copie cartacee o elettroniche del contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi della direttiva 91/533/CEE del Consiglio¹³, comprese, se del caso, le informazioni aggiuntive di cui all'articolo 4 di tale direttiva, dei fogli paga, dei cartellini orari ***indicanti l'inizio, la fine e la durata dell'orario di lavoro giornaliero***, e delle prove del pagamento delle retribuzioni, o di documenti equivalenti;

¹³

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

- c) *l'obbligo di fornire i documenti di cui alla lettera b), dopo il periodo di distacco, su richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante, entro un termine ragionevole;*
- d) *l'obbligo di fornire una traduzione dei documenti di cui alla lettera b) **nella lingua ufficiale o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in qualsiasi altra lingua accettata dallo Stato membro ospitante;***
- e) *l'obbligo di designare una persona per tenere i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e per inviare e ricevere documenti e/o avvisi, se necessario;*
- f) *l'obbligo di designare una persona di contatto ■ , se necessario, **la quale agisca in qualità di rappresentante legale e attraverso la quale le parti sociali interessate possano cercare di impegnare il prestatore di servizi ad avviare una negoziazione collettiva all'interno dello** Stato membro **ospitante**, secondo il diritto e/o la prassi nazionali, durante il periodo in cui sono prestati i servizi. **Questa persona può essere una persona diversa da quella di cui alla lettera e) e non deve necessariamente essere presente nello Stato membro ospitante, ma deve essere disponibile in caso di richiesta ragionevole e motivata;***

2. *Gli Stati membri possono imporre altri obblighi amministrativi e misure di controllo se si verificano situazioni o nuovi sviluppi da cui risulti che gli obblighi amministrativi e le misure di controllo esistenti sono insufficienti o inefficienti ai fini dell'effettiva vigilanza sul rispetto degli obblighi di cui alla direttiva 96/71/CE e alla presente direttiva, a condizione che essi siano giustificati e proporzionati.*
3. *Il presente articolo fa salvi gli altri obblighi derivanti dalla legislazione dell'Unione, compresi quelli derivanti dalla direttiva 89/391/CEE¹⁴ del Consiglio e dal regolamento (CE) n. 883/2004, e/o quelli derivanti dal diritto nazionale sulla protezione dei lavoratori o sulla tutela dell'occupazione a condizione che questi ultimi siano anche applicabili a società stabilite nello Stato membro interessato e che siano giustificati e proporzionati.*
4. Gli Stati membri provvedono a che le procedure e le formalità relative al distacco dei lavoratori **a norma del presente articolo** possano essere espletate **con modalità di facile uso** dalle imprese, per quanto possibile a distanza e per via elettronica.

¹⁴

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro (GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1).

5. *Gli Stati membri comunicano alla Commissione e informano i prestatori di servizi delle misure di cui ai paragrafi 1 e 2 che applicano o da essi attuate. La Commissione comunica tali misure agli altri Stati membri. Le informazioni destinate ai prestatori di servizi sono rese accessibili su un sito web nazionale unico nelle lingue più opportune secondo quanto stabilito dallo Stato membro.*

La Commissione vigila attentamente sull'applicazione delle misure di cui ai paragrafi 1 e 2 e ne valuta la conformità con il diritto dell'Unione e, ove opportuno, adotta le misure necessarie nell'ambito delle competenze attribuitele dal TFUE.

La Commissione riferisce regolarmente al Consiglio sulle misure comunicate dagli Stati membri e, se del caso, sullo stato della sua valutazione e/o della sua analisi.

Articolo 10

Ispezioni

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano predisposti **■** controlli e meccanismi di vigilanza ***efficaci ed adeguati, previsti in conformità del il diritto e della prassi nazionali, e che le autorità designate in virtù del diritto nazionale effettuino*** nel loro territorio efficaci e adeguate ispezioni dirette a controllare la conformità alle disposizioni della direttiva 96/71/CE, ***tenendo conto delle disposizioni pertinenti della presente direttiva, garantendone così*** la corretta applicazione. ***Nonostante la possibilità di effettuare verifiche a campione, le*** ispezioni si basano principalmente su una valutazione dei rischi **■** da parte delle autorità competenti ***che può identificare*** i settori d'attività in cui nel loro territorio si concentra la presenza di lavoratori distaccati per la prestazione di servizi. Nel procedere a tale valutazione dei rischi, ***è possibile tener conto, in particolare,*** della realizzazione di grandi progetti infrastrutturali, ***dell'esistenza di lunghe catene di subappaltatori, della prossimità geografica,*** dei problemi e delle necessità particolari di specifici settori, delle precedenti irregolarità e della vulnerabilità di talune categorie di lavoratori.

2. Gli Stati membri si assicurano che le ispezioni e i controlli della conformità ***di cui al presente articolo*** non siano discriminatori e/o sproporzionati, ***tenendo conto delle disposizioni pertinenti della presente direttiva***.
3. Nel caso in cui, nel corso delle ispezioni e alla **■** luce dell'articolo **4**, si presenti la necessità di disporre di informazioni, lo Stato membro ***ospitante*** e lo Stato membro di stabilimento agiscono secondo le norme vigenti in materia di cooperazione amministrativa. ***In particolare***, le autorità competenti cooperano secondo le regole e i principi di cui agli articoli 6 e 7.

4. Negli Stati membri in cui, secondo il diritto e/o la prassi nazionali, spetta ai datori di lavoro e ai lavoratori stabilire le condizioni di impiego dei lavoratori distaccati di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, in particolare le tariffe minime salariali e l'orario di lavoro, essi possono, al livello appropriato e alle condizioni stabilite dagli Stati membri, anche controllare l'applicazione delle pertinenti condizioni di lavoro dei lavoratori distaccati, purché sia garantito un livello di protezione adeguato, equivalente a quello risultante dalla direttiva 96/71/CE e dalla presente direttiva.
5. Gli Stati membri in cui gli ispettorati del lavoro non esercitano funzioni di controllo e di vigilanza sulle condizioni di lavoro dei lavoratori distaccati, possono adottare, ***modificare*** o mantenere, ***in conformità del diritto e/o della prassi nazionali***, disposizioni, ***procedure e meccanismi*** che garantiscano il rispetto di tali condizioni, purché tali disposizioni garantiscano alle persone interessate un livello di protezione adeguato, equivalente a quello risultante dalla direttiva 96/71/CE e dalla presente direttiva.

CAPO V
ESECUZIONE DEGLI OBBLIGHI

Articolo 11

Difesa dei diritti – Facilitazione delle denunce – Arretrati

1. Ai fini dell'esecuzione degli obblighi risultanti **dalla** direttiva 96/71/CE, **in particolare dall'articolo 6**, e dalla presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché i lavoratori distaccati che ritengono di aver subito un pregiudizio in conseguenza di una violazione delle norme vigenti possano, anche nello Stato membro nel cui territorio sono o erano distaccati, ricorrere a efficaci meccanismi per denunciare direttamente i loro datori di lavoro e abbiano il diritto di proporre azioni giudiziarie o amministrative, anche dopo che abbia avuto termine il rapporto di lavoro nell'ambito del quale la presunta violazione è stata commessa.
2. Quanto disposto al paragrafo 1 lascia impregiudicata la competenza degli organi giurisdizionali degli Stati membri, quale stabilita, in particolare, nei pertinenti strumenti del diritto dell'Unione e/o in convenzioni internazionali.

3. Stati membri dispongono che le organizzazioni sindacali e altre parti terze, quali associazioni, organizzazioni e altre persone giuridiche che hanno, in base ai criteri stabiliti ai sensi del diritto nazionale, un interesse legittimo a veder rispettata la presente direttiva **e la direttiva 96/71/CE**, possano, per conto o a sostegno del lavoratore distaccato o del suo datore di lavoro, con la sua approvazione, promuovere ogni procedimento giudiziario o amministrativo diretto a ottenere l'applicazione della presente direttiva **e della direttiva 96/71/CE** e/o l'esecuzione degli obblighi da esse risultanti.
4. Quanto disposto ai paragrafi 1 e 3 lascia impregiudicati:
- a) le norme nazionali relative alla prescrizione o i termini entro cui possono essere proposte azioni simili e, **a condizione che non siano considerati tali da rendere praticamente impossibile, o eccessivamente difficile, l'esercizio di tali diritti;**
 - b) **altre competenze e diritti collettivi delle parti sociali, rappresentanti dei lavoratori e dei datori di lavoro, se applicabile, ai sensi del diritto e/o delle prassi nazionali;**
 - c) le norme procedurali nazionali concernenti la rappresentanza e la difesa in giudizio.

5. ***I lavoratori distaccati che avviano procedimenti giudiziari o amministrativi ai sensi del paragrafo 1 sono protetti da qualsiasi trattamento sfavorevole da parte del datore di lavoro.***
6. Gli Stati membri ***dispongono che il datore di lavoro del lavoratore distaccato sia responsabile dei diritti dovuti risultanti dal rapporto contrattuale tra il datore di lavoro e tale lavoratore distaccato.***

Gli Stati membri provvedono in particolare a che siano istituiti meccanismi che consentono ai lavoratori distaccati di riscuotere:

- a) le retribuzioni arretrate ***nette*** loro spettanti in base alle condizioni di lavoro di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE;
- b) ***rimborsi di arretrati o imposte o contributi di sicurezza sociale indebitamente trattenuti dai loro salari;***
- c) ***un*** rimborso degli importi eccessivi, in relazione alla retribuzione netta o alla qualità dell'alloggio, trattenuti o dedotti dal salario in contropartita dell'alloggio fornito dal datore di lavoro.

d) ove pertinente, i contributi del datore di lavoro dovuti a fondi o istituzioni comuni delle parti sociali, indebitamente trattenuti dai suoi salari.

Il presente paragrafo si applica anche nei casi in cui i lavoratori distaccati hanno fatto ritorno dallo Stato membro nel quale il distacco ha avuto luogo.

Articolo 12

Responsabilità **di subcontratto**

1. ***Al fine di fronteggiare le frodi e gli abusi gli Stati membri, previa consultazione delle parti sociali pertinenti in conformità del diritto e/o della prassi nazionali, possono adottare misure addizionali in modo non discriminatorio e proporzionato, per garantire che nei casi di subcontratto a catena il contraente di cui il datore di lavoro (prestatore di servizi) rientra nell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 96/71/CE è un subcontraente diretto possa, in aggiunta o in luogo del datore di lavoro, essere tenuto responsabile dal lavoratore distaccato riguardo a eventuali retribuzioni nette arretrate corrispondenti alle tariffe minime salariali e/o contributive dovute a fondi o istituzioni comuni delle parti sociali previsti dalla legge o dai contratti collettivi, nella misura in cui rientrino nell'articolo 3 della direttiva 96/71/CE.***

2. *Per quanto riguarda le attività menzionate nell'allegato della direttiva 96/71/CE, gli Stati membri prevedono misure per garantire che nei casi di subcontratto a catena, i lavoratori distaccati possono tenere responsabile il contraente di cui il datore di lavoro è un subcontraente diretto, in aggiunta o in luogo del datore di lavoro, per il rispetto dei diritti dei lavoratori distaccati di cui al paragrafo 1 del presente articolo.*
3. *La responsabilità di cui ai paragrafi 1 e 2 è limitata ai diritti dei lavoratori acquisiti nell'ambito del rapporto contrattuale tra il contraente e il suo subcontraente.*
4. Gli Stati membri possono, nel rispetto del diritto dell'Unione, **anche** prevedere nell'ordinamento nazionale norme più rigorose in materia di responsabilità, in modo non discriminatorio e proporzionato, per quanto riguarda la portata della responsabilità **di subcontratto**. Gli Stati membri possono altresì, nel rispetto del diritto dell'Unione, prevedere tale responsabilità in settori diversi da quelli di cui all'allegato della direttiva 96/71/CE.

5. Gli Stati membri possono, nei ***casi di cui ai paragrafi 1, 2 e 4***, prevedere che il contraente che ***abbia assunto gli obblighi*** di diligenza definiti dal diritto nazionale non sia responsabile.
6. ***Invece delle norme in materia di responsabilità di cui al paragrafo 2 gli Stati membri possono adottare altre misure esecutive appropriate, in conformità del diritto e/o delle prassi unionali e nazionali, che permettono, in un rapporto di subcontraenza diretta, sanzioni effettive e proporzionate nei confronti del contraente, per fronteggiare le frodi e gli abusi in situazioni in cui i lavoratori hanno difficoltà ad ottenere i loro diritti.***
7. ***Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate ai sensi del presente articolo e rendono le informazioni accessibili nelle lingue più opportune, lasciandone la scelta agli Stati membri.***

Nel caso del paragrafo 2, le informazioni fornite alla Commissione includono gli elementi che stabiliscono la responsabilità nei casi di subcontratto a catena.

Nel caso del paragrafo 6 le informazioni fornite alla Commissione includono gli elementi che stabiliscono l'efficacia delle misure nazionali alternative rispetto alle norme in materia di responsabilità di cui al paragrafo 2.

La Commissione trasmette tali informazioni agli altri Stati membri.

8. *La Commissione monitora attentamente l'applicazione del presente articolo.*

I

CAPO VI
ESECUZIONE TRANSFRONTALIERA DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE
PECUNIARIE E/O DELLE AMMENDE

Articolo 13

Ambito di applicazione

- 1. Fatti salvi i mezzi che sono o possono essere previsti da altri atti legislativi dell'Unione, i principi dell'assistenza reciproca e del riconoscimento reciproco e le misure e procedure di cui al presente capo si applicano all'esecuzione transfrontaliera delle sanzioni amministrative pecuniarie e/o delle ammende irrogate a prestatori di servizi stabiliti in uno Stato membro nei casi di inosservanza delle norme applicabili al distacco dei lavoratori in un altro Stato membro.***

2. *Il presente capo si applica alle sanzioni amministrative pecuniarie e/o alle ammende, incluse le tasse e sovrattasse, irrogate dalle autorità competenti o confermate da organi amministrativi o giudiziari o, se del caso, da tribunali del lavoro, relative alla mancata osservanza della direttiva 96/71/CE o della presente direttiva.*

Il presente capo non si applica all'irrogazione delle sanzioni che rientrano nell'ambito di applicazione della decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio¹⁵, del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio¹⁶ o della decisione 2006/325/CE del Consiglio¹⁷.

¹⁵ *Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento delle decisioni di confisca (GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16).*

¹⁶ *Regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1).*

¹⁷ *Decisione 2006/325/CE del Consiglio, del 27 aprile 2006, relativa alla conclusione dell'accordo tra la Comunità europea e il Regno di Danimarca relativo alla notificazione e alla comunicazione degli atti giudiziari ed extragiudiziali in materia civile o commerciale (GU L 120 del 5.5.2006, pag. 22).*

Articolo 14

Designazione delle autorità competenti

Ciascuno Stato membro comunica alla Commissione, tramite l'IMI, la o le autorità competenti ai fini del presente capo a norma del diritto nazionale. Gli Stati membri possono, se l'organizzazione dei loro sistemi interni lo rende necessario, designare una o più autorità centrali quali responsabili della trasmissione e ricezione amministrativa delle richieste e dell'assistenza da fornire alle altre autorità competenti.

Articolo 15

Principi generali - Assistenza e riconoscimento reciproci

- 1. Su richiesta dell'autorità richiedente, l'autorità adita procede, fatti salvi gli articoli 16 e 17:**
 - a) al recupero della sanzione amministrativa e/o dell'ammenda irrogata secondo le leggi e le procedure dello Stato membro richiedente dalle autorità competenti o confermata da un organo amministrativo o giudiziario, ovvero, laddove applicabile, dal giudice del lavoro, e non soggetta ad ulteriore appello, o**

b) alla notificazione di una decisione che irroga tale sanzione e/o ammenda.

Inoltre, l'autorità adita notifica qualsiasi altro documento pertinente connesso al recupero di tale sanzione e/o ammenda, compresa la sentenza o la decisione definitiva, che può assumere la forma di una copia certificata conforme, che costituisce la base giuridica e titolo esecutivo per l'esecuzione della richiesta di recupero.

2. L'autorità richiedente **provvede affinché la richiesta di recupero di una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda o la notificazione di** una decisione che irroga una tale sanzione e/o ammenda, **avvenga** secondo le leggi, regolamentazioni e prassi amministrative **in vigore in tale** Stato membro **■** .

Tale richiesta è effettuata soltanto quando l'autorità richiedente non è in grado di procedere al recupero o alla notificazione conformemente alle proprie leggi, regolamentazioni e prassi amministrative.

L'autorità richiedente non **chiede** il recupero di una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda o la notificazione di una decisione che irroga una tale sanzione o ammenda se e fintanto che la sanzione **e/o l'ammenda** e il corrispondente reclamo e/o lo strumento che ne permette l'esecuzione nello Stato membro richiedente sono impugnati **o oggetto di ricorso** in tale Stato membro.

3. *L'autorità competente cui è stato richiesto di procedere al recupero di una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda o alla notificazione di una decisione che irroga tale sanzione e/o ammenda trasmessa conformemente al presente capo e all'articolo 21 la riconosce senza ulteriori formalità e adotta immediatamente tutti i provvedimenti necessari alla sua esecuzione, a meno che l'autorità adita decida di addurre uno dei motivi di rigetto di cui all'articolo 17.*

4. *Ai fini del recupero di una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda o della notificazione di una decisione che irroga una tale sanzione e/o ammenda, l'autorità adita agisce secondo le leggi, regolamentazioni e prassi amministrative nazionali in vigore nello Stato membro adito applicabili alle stesse infrazioni o decisioni o, in mancanza delle medesime, a infrazioni o decisioni analoghe.*

La notificazione di una decisione che irroga una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda effettuata dall'autorità adita e la richiesta di recupero hanno, secondo le leggi, regolamentazioni e prassi amministrative nazionali dello Stato membro adito, effetti identici a quelli che avrebbero se fossero state effettuate dallo Stato membro richiedente.

Articolo 16

Richiesta di recupero ■ o notificazione

1. ***La richiesta di recupero di una sanzione amministrativa e/o di un'ammenda e la notificazione di una decisione concernente tale sanzione e/o ammenda formulata dall'autorità richiedente sono eseguite senza indebito ritardo mediante uno strumento uniforme e indicano almeno:***
 - a) *il nome e l'indirizzo conosciuto del destinatario e altri dati o informazioni utili alla sua identificazione,*
 - b) *un riassunto dei fatti e delle circostanze dell'infrazione, la natura del reato e le pertinenti norme applicabili;*
 - c) *lo strumento che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente e ogni altra informazione o documento, anche di natura giudiziaria, concernente il reclamo, la sanzione amministrativa o l'ammenda corrispondenti; e*

■

- d)** nome, indirizzo e coordinate dell'autorità competente responsabile della valutazione della sanzione amministrativa **e/o dell'ammenda** e, se diverso, dell'organismo competente da cui possono essere ottenute ulteriori informazioni sulla sanzione e/o ammenda o sulle possibilità di impugnare l'obbligo di pagamento o la decisione che lo impone.

2. Oltre a quanto previsto al paragrafo 1, la richiesta indica:

- a)** *nel caso di una notificazione di una decisione, lo scopo della notificazione e il termine entro il quale deve essere eseguita;*
- b)** *nel caso di una richiesta di recupero, la data in cui la sentenza o la decisione è divenuta esecutiva o definitiva, una descrizione della natura e dell'ammontare della sanzione amministrativa e/o dell'ammenda, con le date pertinenti alla procedura di esecuzione, compreso se, e in caso affermativo, in che modo, la sentenza o la decisione è stata notificata all'imputato e/o è stata resa in contumacia, la conferma da parte dell'autorità richiedente che la sanzione e/o l'ammenda non è soggetta ad ulteriore appello, nonché del corrispondente reclamo in relazione al quale la richiesta è presentata e delle sue varie componenti.*

3. *L'autorità adita adotta tutte le misure necessarie per notificare al prestatore di servizi la richiesta di recupero o la decisione che irroga una sanzione amministrativa e/o un'ammenda e i pertinenti documenti, se del caso, in conformità del diritto e/o della prassi nazionali, quanto prima possibile, e al più tardi entro un mese dalla ricezione della richiesta.*

L'autorità adita trasmette quanto prima all'autorità richiedente informazioni concernenti:

- a) il seguito dato alla sua richiesta di recupero o di notificazione e, più in particolare, la data di notificazione al destinatario;*
- b) i motivi del rifiuto, in caso si rifiuti di dare esecuzione ad una richiesta di recupero di una sanzione amministrativa o di notificare una decisione che irroga tale sanzione amministrativa e/o ammenda ai sensi dell'articolo 17.*

I

Articolo 17

Motivi di rigetto

Le autorità adite non sono tenute a dare esecuzione ad una richiesta di recupero o di notificazione se la richiesta non contiene le informazioni di cui all'articolo 16, paragrafi 1 e 2, o è incompleta o non corrisponde manifestamente alla relativa decisione.

Inoltre, le autorità adite possono rifiutare di dare esecuzione ad una richiesta di recupero nelle seguenti circostanze:

- a) a seguito di accertamenti effettuati dall' autorità adita è evidente che le spese previste o le risorse necessarie per il recupero della sanzione amministrativa e/o dell'ammenda sono sproporzionate rispetto all'importo da recuperare o cagionerebbero notevoli difficoltà;***
- b) la sanzione pecuniaria globale e/o ammenda è inferiore a 350 EUR o all'equivalente di tale importo;***
- c) il mancato rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali degli imputati e dei principi giuridici fondamentali loro applicabili previsti dalla Costituzione dello Stato membro adito.***

Articolo 18

Sospensione della procedura

1. Se, nel corso della procedura di recupero o di notificazione, la sanzione **amministrativa** e/o **l'ammenda** e/o il corrispondente reclamo sono impugnati **o oggetto di ricorso** da parte del prestatore di servizi in questione o da una parte interessata, la procedura di esecuzione transfrontaliera della sanzione **e/o ammenda** irrogata è sospesa in attesa della decisione al riguardo dell'autorità **o dall'organo** competente **dello Stato membro richiedente**.

L'impugnazione o il ricorso sono proposti agli appropriati organi o autorità competenti dello Stato membro richiedente.

L'autorità richiedente informa senza indugio dell'impugnazione l'autorità adita.

2. Le controversie concernenti le misure esecutive adottate nello Stato membro adito o la validità di una notificazione effettuata da un'autorità adita sono sottoposte all'organo competente o all'autorità giudiziaria di tale Stato membro in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari in esso vigenti.

Articolo 19

Spese

1. **■** Gli importi recuperati in relazione alle sanzioni *e/o ammende* di cui al presente capo *spettano all'autorità adita*.

L'autorità adita *recupera gli* importi *dovuti nella valuta del proprio Stato membro*, secondo le leggi, i regolamenti e le procedure o prassi amministrative **■** che si applicano a reclami simili in quello Stato membro.

L'autorità adita converte, se necessario, in conformità del diritto e prassi nazionali, l'importo della sanzione e/o dell'ammenda nella valuta dello Stato adito applicando il tasso di cambio in vigore alla data in cui la sanzione e/o l'ammenda è stata inflitta.

2. Gli Stati membri rinunciano tra loro a qualsiasi rimborso delle spese derivanti dall'assistenza reciproca che si prestano in forza della presente direttiva o risultanti dalla sua applicazione.

■

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 20

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'osservanza. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro ...^{*} e le comunicano sollecitamente le eventuali modifiche ad esse successivamente apportate.

Articolo 21

Sistema di informazione del mercato interno

1. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui agli articoli 6, 7, 10, paragrafo 3, **14**, 15, **16**, **17 e 18** sono attuate per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito ***dal regolamento (UE) n. 1024/2012***.

^{*}

GU: inserire la data: due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

2. Gli Stati membri possono ■ applicare ■ accordi **o intese** bilaterali concernenti la cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le loro autorità competenti per quanto riguarda l'applicazione e il monitoraggio delle condizioni di impiego applicabili ai lavoratori distaccati di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, purché tali accordi o intese non abbiano effetti negativi sui diritti e sugli obblighi delle persone e delle imprese interessate.

Gli Stati membri informano la Commissione degli accordi e/o intese bilaterali da essi applicati e rendono pubblici i relativi testi.

3. Nel contesto degli accordi **o delle intese** bilaterali di cui al paragrafo 2, le autorità competenti degli Stati membri utilizzano per quanto possibile l'IMI. In ogni caso, se un'autorità competente di uno degli Stati membri interessati ha utilizzato l'IMI, esso è utilizzato, **se del caso**, in ogni successiva procedura ■ .

Articolo 22

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

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

- "6. 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*: articolo 4.
7. Direttiva .../.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio del ... concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi ***e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI")*****⁺: articoli 6, 7, 10, paragrafo 3, ***14, 15, 16, 17 e 18.***

* GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1.

** GU L ..., del2014, pag. ... ".

⁺ GU: completare il numero, la data e la nota a piè di pagina della presente direttiva.

Articolo 23

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva ***entro* . 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 fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

* GU: inserire la data: due anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 24

Riesame

1. ***La Commissione riesamina l'applicazione e l'attuazione della presente direttiva.***
Entro ...⁺, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo una relazione sulla sua applicazione e attuazione e, se del caso, propone le modifiche e gli emendamenti necessari.
2. ***Nel suo riesame la Commissione, previa consultazione degli Stati membri, e, se del caso, delle parti sociali a livello dell'Unione, valuta in particolare:***
 - a) ***la necessità e l'adeguatezza degli elementi fattuali relativi all'autenticità del distacco, comprese le possibilità modificare gli elementi esistenti o definire praticabili i nuovi elementi da tenere in considerazione al fine di determinare se l'impresa è autentica e il lavoratore distaccato esegue le proprie mansioni ai sensi dell'articolo 4;***

⁺

GU: inserire la data: cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

- b) *l'adeguatezza dei dati disponibili relativi alla procedura di distacco;***
- c) *l'idoneità e l'adeguatezza dell'applicazione di misure nazionali di controllo alla luce delle esperienze concernenti l'efficacia del sistema di cooperazione amministrativa e di scambio di informazioni, lo sviluppo di documenti più uniformi e armonizzati, la definizione di principi o norme comuni per le ispezioni in loco dei lavoratori distaccati nonché gli sviluppi tecnologici di cui all'articolo 9;***
- d) *la responsabilità e/o le misure di attuazione cogente introdotte per assicurare la conformità con la norme applicabili e l'efficace protezione dei diritti dei lavoratori nella filiera di subcontratto di cui all'articolo 12;***
- e) *l'applicazione di disposizioni di attuazione transfrontaliera di sanzioni amministrative finanziarie, segnatamente alla luce delle esperienze concernenti l'efficacia del sistema di cui al capo IV;***

- f) il ricorso ad accordi o intese bilaterali riguardanti il sistema di informazione del mercato interno, tenendo in conto, se del caso, la relazione di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2012;*
- g) la possibilità di adeguare i termini di cui all'articolo 6, paragrafo 6, al fine di fornire le informazioni richieste dagli Stati membri o allo scopo di ridurli, tenendo in conto i progressi conseguiti nel funzionamento e nell'utilizzazione di IMI.*

Articolo 25

Entrata in vigore

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

Articolo 26

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

P7_TA-PROV(2014)0353

Dimensioni e pesi dei veicoli stradali che circolano nella Comunità *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, 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 (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0195),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0102/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013¹⁸,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0256/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990

Emendamento

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990

¹⁸ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 133.

entro il 2050.

⁶ COM (2011) 0144.

entro il 2050 **e del 20% entro il 2020.**

⁶ COM (2011) 0144.

Emendamento 2

Proposta di direttiva

Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Poiché attualmente non vi sono politiche atte ad affrontare le crescenti emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, la Commissione deve valutare l'introduzione di norme sull'efficienza energetica per tali veicoli, estendendo ulteriormente il proprio approccio legislativo in relazione ad autovetture e furgoni.

Emendamento 3

Proposta di direttiva

Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti. ***Lo stesso vale per i dispositivi aerodinamici e di protezione antincastro ad assorbimento di energia, installati lateralmente all'altezza delle ruote e posteriormente sotto i semirimorchi, altri rimorchi e veicoli. Tali dispositivi consentono non soltanto di migliorare l'efficienza energetica del veicolo, ma anche di ridurre il pericolo di lesioni a danno degli altri utenti della strada. La presente direttiva dovrebbe altresì***

incoraggiare e facilitare l'innovazione nella concezione dei veicoli e delle unità di trasporto.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La Commissione dovrebbe sviluppare un approccio volto a ridurre i percorsi a vuoto nel trasporto merci su strada nel quadro delle misure su "pesi e dimensioni", nonché norme minime di armonizzazione per il cabotaggio stradale al fine di evitare pratiche di dumping. Inoltre la revisione della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{1bis} (direttiva "eurobollo") dovrebbe essere utilizzata per riflettere i progressi nella stima dei costi esterni e per imporre l'internalizzazione di tali costi per i veicoli pesanti. La Commissione dovrebbe presentare, entro il 1° gennaio 2015, una proposta intesa a modificare la direttiva "eurobollo".

^{1bis} ***Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).***

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe ***inoltre*** di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale

(4) ***I veicoli pesanti provocano circa il 26% delle emissioni di CO₂ nel trasporto stradale in Europa e negli ultimi vent'anni la loro efficienza energetica è migliorata in modo impercettibile. Il miglioramento dell'aerodinamica della***

miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

cabina dei veicoli a motore consentirebbe di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 *supra* ***ed è urgentemente necessario affinché si produca una riduzione sensibile delle emissioni dei veicoli nel settore del trasporto merci su strada.*** Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima. ***Eventuali deroghe non devono essere usate per aumentare il carico utile del veicolo.***

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-20207 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura ***permetterà*** anche ***di*** prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-20207 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza ***e sul lato del veicolo,*** consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. ***La nuova profilatura delle cabine dovrebbe pertanto diventare obbligatoria dopo un adeguato periodo transitorio.*** Tale nuova profilatura ***dovrebbe*** anche

di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati ***ai sensi delle procedure di collaudo sulla misurazione delle prestazioni aerodinamiche che la Commissione sta sviluppando***, prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri. ***La Commissione dovrebbe definire orientamenti tecnici dettagliati sulle modalità di richiesta e i requisiti sui certificati.***

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Il Libro bianco del 2011 sui trasporti prevede che il 30% del trasporto di merci su strada trasportato su percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030 e che, entro il 2050, questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire tale obiettivo sarà necessario sviluppare un'infrastruttura adeguata. Tale obiettivo è stato approvato dal Parlamento europeo nella sua risoluzione

del 15 dicembre 2011 sulla "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"^{1bis}.

^{1bis}GU C 168 E del 14.6.2013, pag. 72.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Per conseguire gli obiettivi del Libro bianco del 2011 sui trasporti, la revisione della direttiva 96/53/CE rappresenta un'opportunità per migliorare la sicurezza e il comfort dei conducenti, tenendo conto degli obblighi previsti dalla direttiva 89/391/CEE^{1bis} del Consiglio (concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro).

^{1bis}Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro (GU L 183 del 26.9.1989, pag. 1).

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le

soppresso

operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

Emendamento

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. ***I veicoli dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio dovrebbero poter superare il peso massimo consentito di una tonnellata, a seconda del peso che la tecnologia richiede. Il sovrappeso non dovrebbe tuttavia comportare un aumento del volume di carico del veicolo. Il principio di neutralità tecnologica dovrebbe essere mantenuto.***

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. ***Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.***

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale.

Emendamento 13

**Proposta di direttiva
Considerando 12**

Testo della Commissione

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli.

Emendamento

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno **e un rischio per la sicurezza stradale**. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo **e l'efficienza** dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli **in base a un sistema per la valutazione dei rischi**.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle

Emendamento

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle

categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e **non discriminatorie**.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 16

Testo della Commissione

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Emendamento

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri **attraverso i propri punti di contatto**, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) La Commissione dovrebbe rivedere l'allegato I alla direttiva 96/53/CE e riferire in merito alla sua attuazione, tenendo conto, tra l'altro, del suo impatto sulla concorrenza internazionale, la suddivisione modale, i costi di adeguamento dell'infrastruttura e gli obiettivi di sicurezza dell'Unione europea quali indicati nel Libro bianco del 2011 sui trasporti.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La Commissione **deve** essere

Emendamento

(17) La Commissione **dovrebbe** essere

autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. ***Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.***

autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici ***e di protezione antincastro*** posti ***lateralmente e*** all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, ***per rivedere le procedure di omologazione europee previste ai sensi della direttiva 2007/46/CE nel quadro delle normative UNECE***, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. ***Le consultazioni dovrebbero includere le parti interessate tra cui costruttori, conducenti, associazioni per la sicurezza stradale, motorizzazioni civili e centri di formazione. La Commissione pubblica una relazione sugli esiti della consultazione. Alle parti interessate dovrebbe essere lasciato un tempo sufficiente per ottemperare a tali obblighi.***

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 15

Testo della Commissione

– «veicolo a propulsione ibrida»: un veicolo ai sensi della 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 veicoli¹⁰, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete e uno o più motori di trazione a combustione interna;

Emendamento

– "tecnologia a bassa produzione di carbonio": una tecnologia che non si basa del tutto sulle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che contribuisce in modo significativo alla decarbonizzazione dei trasporti. Tali fonti includono:

- *elettricità,*
- *idrogeno,*
- *combustibili sintetici,*
- *biocarburanti avanzati,*
- *gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL), e*
- *calore di scarto.*

¹⁰ *GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.*

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 14

Testo della Commissione

– «veicolo elettrico»: un veicolo ai sensi della 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 veicoli¹¹, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete;

Emendamento

soppresso

¹¹ *GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.*

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 16

Testo della Commissione

– «unità di **trasporto** intermodale»: unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio;

Emendamento

– "unità di **carico** intermodale": unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio;

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame. La sua adozione comporterà corrispondenti modifiche nell'intero testo)

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettere a e b

Testo della Commissione

Emendamento

a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.

soppresso

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 – prima frase

Testo della Commissione

Emendamento

b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Emendamento

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate **fino a 500 mm** per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di **limitare** il rischio di distacco,

Emendamento

i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di **prevenire in qualsiasi caso** il rischio di distacco,

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

ii) una segnaletica diurna e notturna, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento

ii) una segnaletica diurna e notturna **conforme alle condizioni di omologazione per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa**, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto iv bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) una progettazione che non riduca la visibilità del conducente della parte posteriore del veicolo;

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 3 – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

iii) tali dispositivi sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili ***da parte del conducente.***

iii) tali dispositivi sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 95/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

I superamenti delle lunghezze massime non comportano un aumento della capacità di carico dei veicoli o dei veicoli combinati.

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati

dagli Stati membri **che** rilasciano a tal fine un certificato. **Quest'ultimo** attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

dagli Stati membri **nel quadro della direttiva 2007/46/CE. Gli Stati membri** rilasciano a tal fine un certificato, **che** attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3. **Gli atti delegati sono adottati per la prima volta entro e non oltre 2 anni dalla pubblicazione della presente direttiva.**

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

Nell'esercizio dei suoi poteri, la Commissione garantisce la coerenza con gli atti giuridici dell'Unione in materia di omologazione.

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Testo della Commissione

5. In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

soppresso

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

Emendamento

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale **sia degli utenti della strada vulnerabili, sia per i veicoli in caso di tamponamenti.**

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

i) migliori la **visibilità degli** utenti vulnerabili **da parte del** conducente, in particolare mediante una riduzione **dell'angolo morto di visibilità situato** sotto il parabrezza anteriore,

Emendamento

i) migliori la **visione diretta in modo da rendere gli** utenti vulnerabili **più visibili per il** conducente, in particolare mediante una riduzione **degli angoli ciechi situati** sotto il parabrezza anteriore **e tutto intorno alla cabina, e, ove necessario, installando dotazioni aggiuntive, come specchietti e sistemi di telecamere.**

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

ii) limiti i danni in caso di collisione,

Emendamento

ii) limiti i danni in caso di collisione **con altri veicoli e migliori le prestazioni di assorbimento di energia mediante l'installazione di un sistema di assorbimento dell'energia in caso di urto,**

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis) migliori la protezione dei pedoni mediante l'adeguamento della progettazione della parte anteriore, al fine di ridurre al minimo il rischio di urto in caso di collisione con utenti della strada vulnerabili, favorendo l'espulsione degli utenti vulnerabili ai lati.

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 4

Testo della Commissione

- il comfort e la sicurezza dei conducenti.

Emendamento

- il comfort ***in relazione al miglioramento della qualità del luogo di lavoro*** e la sicurezza dei conducenti.

Emendamento 38

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Al fine di migliorare la sicurezza e il comfort del conducente e, in ultima analisi, per garantire il miglioramento della sicurezza stradale dei veicoli che rientrano nel campo d'azione della presente direttiva, i requisiti su sicurezza e comfort di cui all'articolo 9, paragrafo 2, che devono essere rispettati per le cabine del conducente sono i seguenti:

- il rispetto dei requisiti stabiliti dalla direttiva quadro 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, con la gerarchia di prevenzione, che prevede il quadro per eliminare alla fonte le vibrazioni corporee e le cause di patologie muscoloscheletriche;

- la predisposizione della cabina del conducente con caratteristiche di sicurezza a partire dalla via di fuga antincendio sicura;

- l'aumento delle dimensioni della cabina del conducente per adeguarsi ai requisiti di sicurezza e di comfort per il sedile del conducente e la cuccetta, tenendo conto delle situazioni di emergenza.

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. ***Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al precedente paragrafo 2.*** I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

3. Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche ***e di sicurezza*** dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate ***nel quadro della direttiva 2007/46/CE*** dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. ***Il collaudo delle prestazioni aerodinamiche di questi veicoli è in linea con le norme applicabili sulla misurazione delle prestazioni aerodinamiche elaborate dalla Commissione.*** I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I nuovi veicoli N2 ed N3 e una combinazione di veicoli utilizzano cabine motrici conformi con i requisiti in materia di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, da [sette anni dall'entrata in vigore della presente direttiva].

Emendamento 41

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16 ***e in linea con i regolamenti UN-ECE esistenti***, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni ***di sicurezza e aerodinamiche***,

collaudo di cui al paragrafo 3.

vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3. ***Gli atti delegati sono adottati per la prima volta entro e non oltre 2 anni dalla pubblicazione della presente direttiva.***

Emendamento 42

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 bis – comma 1

Testo della Commissione

I pesi massimi dei veicoli a ***propulsione ibrida o a propulsione interamente elettrica*** sono quelli indicati all'allegato I, punto 2.3.1.

Emendamento

I pesi massimi dei veicoli ***dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio*** sono quelli indicati all'allegato I, punto 2.3.4.

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 bis – comma 2

Testo della Commissione

I veicoli a ***propulsione ibrida o elettrica*** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Emendamento

I veicoli ***dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio*** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 95/53/CE

Articolo 11 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della

cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto **intermodale**.

cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto **combinato**.

Emendamento 45

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 95/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Emendamento

Entro il 2017 la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa intesa a modificare la direttiva 92/106/CEE e, in particolare, la definizione esistente di trasporto combinato, al fine di tenere conto dello sviluppo della containerizzazione e in vista di facilitare lo sviluppo di un trasporto intermodale efficiente.

Emendamento 46

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione **e** di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati

Emendamento

1. Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione, di controllo mirato **e della relativa effettuazione** dei

in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento 47

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 2 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri garantiscono che le informazioni concernenti il numero e la gravità di eventuali infrazioni della presente direttiva commesse dalle singole imprese siano inserite nel sistema di valutazione del rischio stabilito all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

Emendamento 48

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

Nell'identificare i veicoli da sottoporre a un controllo, gli Stati membri possono selezionare in via prioritaria i veicoli gestiti da imprese aventi un profilo di rischio elevato ai sensi della direttiva 2006/22/CE. I veicoli possono altresì essere selezionati a caso per i controlli.

Emendamento 49

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei

2. Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei

veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano **a** identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano **ad aumentare l'efficienza dei controlli e ad** identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri. ***Il sistema di bordo può essere integrato con tachigrafi digitali installati sui veicoli in linea con il regolamento UE 2014/... (regolamento relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada).***

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 95/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. In conformità al paragrafo 1, ***gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei*** veicoli e ***dei*** veicoli combinati, ***con dispositivi*** di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

Emendamento

6. In conformità al paragrafo 1, ***i nuovi*** veicoli ***N2 ed N3*** e ***i*** veicoli combinati ***sono dotati*** di ***sistemi*** di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci ***a decorrere dal [cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva]***. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. ***Le informazioni sono altresì accessibili per il conducente.***

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Emendamento 51

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 7 – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– le procedure comuni e le specifiche volte a conseguire un livello sufficiente di affidabilità che consenta di utilizzare i sistemi di bordo per l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva, in particolare dell'articolo 13.

Emendamento 52

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. La Commissione valuta se i sistemi di bordo, interconnessi al tachigrafo digitale, possono essere utili per dare attuazione ad altre normative in materia di trasporto su strada. La Commissione, se del caso, presenta le pertinenti proposte legislative.

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Un sovraccarico inferiore al **5%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento

2. Un sovraccarico inferiore al **2%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento

scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale prevede questo tipo di sanzione.

scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale prevede questo tipo di sanzione.

Emendamento 54

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Un sovraccarico compreso tra il 5 e il 10% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione minore ai sensi della presente direttiva, e comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo possono anche immobilizzare il veicolo per lo scarico fino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento

3. Un sovraccarico compreso tra il 2 e il 10% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione minore ai sensi della presente direttiva, e comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo possono anche immobilizzare il veicolo per lo scarico fino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento 55

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Un sovraccarico compreso tra il 10 e il 20% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione grave ai sensi della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione **pecuniaria** e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento

4. Un sovraccarico compreso tra il 10 e il 15% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione grave ai sensi della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Un sovraccarico superiore al 20% del

Emendamento

5. Un sovraccarico superiore al 15% del

peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione **pecuniaria** e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato. **La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009¹⁴.**

¹⁴ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

Emendamento 57

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Un superamento della lunghezza o della larghezza inferiore **al 2%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Un superamento della lunghezza o della larghezza **dal 2 al 20%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione **pecuniaria**. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo scarico se il superamento

peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento

6. Un superamento della lunghezza, **dell'altezza** o della larghezza inferiore **all'1%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.

Emendamento

7. Un superamento della lunghezza, **dell'altezza** o della larghezza **dall'1 al 10%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione **per l'impresa di trasporto**. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo

della lunghezza o della larghezza proviene dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.

scarico se il superamento della lunghezza o della larghezza proviene dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al **20%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione **pecuniaria**, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. **La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.**

Emendamento

8. Un superamento della lunghezza, **dell'altezza** o della larghezza del carico o del veicolo superiore al **10%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione **per l'impresa di trasporto** e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico.

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 95/53/CE

Articolo 14 – comma 1

Testo della Commissione

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, una dichiarazione indicante il peso del container trasportato. Se tale informazione manca o è errata, la responsabilità dello spedizioniere è

Emendamento

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, prima delle operazioni di carico, una dichiarazione scritta indicante il peso lordo del container trasportato. **Tale dichiarazione può essere**

impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

trasmessa anche per via elettronica. A prescindere dalla sua forma, il documento attestante il peso lordo del container è firmato da una persona debitamente autorizzata dallo spedizioniere. Se le informazioni relative al peso lordo del container mancano o sono errate, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

Emendamento 61

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 95/53/CE

Articolo 14 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

Nelle operazioni di trasporto intermodale, le informazioni relative al peso lordo di un container imballato sono fornite alla parte successiva che si prende carico del container.

Emendamento 62

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo ***indeterminato*** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva].

2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo ***di cinque anni*** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. ***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.***

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) È aggiunto il seguente articolo:

Articolo 16 bis

Relazioni

Entro il 2016 la Commissione rivede l'allegato I della direttiva 96/53/CE e presenta una relazione sulla sua attuazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Sulla base di tale relazione la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa debitamente accompagnata da una valutazione di impatto. La relazione è pubblicata almeno 6 mesi prima di qualsiasi proposta legislativa.

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15 ter (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 ter) È aggiunto il seguente articolo:

Articolo 16 ter

Entro il 1° gennaio 2016 la Commissione rivede la presente direttiva ed eventualmente, sulla base di tale revisione e della relativa valutazione di impatto, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2017 sull'imposizione dei requisiti di sicurezza previsti all'articolo 9, paragrafo 2, per tutti i veicoli M2 e M3.

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera -a (nuova)

Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1.1 – trattino 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(-a) Al punto 1.1 è aggiunto il seguente trattino:

- "trasportatori di veicoli caricati: 20,75 m"

Emendamento 66

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera a bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 1.4

Testo in vigore

Emendamento

1.4 Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3 , 1.6 , 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container

a bis) Il punto 1.4 è sostituito dal seguente:

1.4 Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3 , 1.6 , 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container. ***In ragione della natura indivisibile dei veicoli finiti, come le autovetture nuove caricate su trasportatori specializzati, i trasportatori carichi possono superare le dimensioni di cui al punto 1.1 nella misura consentita dalla legislazione nazionale e a seconda delle condizioni delle infrastrutture e finché tali trasportatori di veicoli, vuoti, rispettano pienamente i punti sopra indicati.***

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 16 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.2.2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di **40 o** 45

"Veicolo a motore a **due o** tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 45 piedi:

piedi: 44 tonnellate.”

44 tonnellate.”

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 2

Testo della Commissione

"Veicoli a motore a due assi diversi dagli autobus e a propulsione ibrida o elettrica: 19 tonnellate"

Emendamento

soppresso

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 2

Testo della Commissione

"Autobus di linea a due assi: 19 tonnellate"

Emendamento

"Autobus di linea a due assi: 19,5 tonnellate"

Emendamento 69

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.4 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) È aggiunto il seguente punto:

2.3.4 Veicoli dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio:

Il peso massimo è quello indicato ai punti 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 o 2.4 aumentato del peso aggiuntivo necessario per il modo a propulsione alternativa, con un massimo di 1 tonnellata. Tale peso aggiuntivo è indicato nei documenti ufficiali di registrazione del veicolo a motore emessi dallo Stato membro in cui il veicolo è registrato. Nei casi in cui manchino tali informazioni, si applicano i valori di cui ai punti 2.3.1., 2.3.2, 2.3.3 o 2.4.

