

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2020/1057 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2020

**che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e protezione sociale per i conducenti e, dall'altro, condizioni eque per le imprese e di concorrenza leale per i trasportatori su strada («trasportatori»). Considerato l'elevato grado di mobilità della forza lavoro nel settore del trasporto su strada, sono necessarie norme settoriali per garantire l'equilibrio tra la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri, la libera circolazione delle merci, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti.
- (2) Alla luce dell'elevato grado di mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada, occorre prestare particolare attenzione a garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che i trasportatori, in buona parte piccole imprese, non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati o controlli discriminatori che limitino indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri. Per lo stesso motivo, qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata, tenendo conto della necessità di garantire condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti, nonché di agevolare l'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali e stranieri.
- (3) Per il corretto funzionamento del mercato interno è fondamentale l'equilibrio tra il miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti e la semplificazione dell'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali ed esteri.
- (4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'Unione nel settore dei trasporti su strada, sono state individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro esecuzione, quali quelle relative al ricorso a società di comodo. Inoltre, esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione di tali disposizioni, con il risultato di creare gravosi oneri amministrativi a carico di conducenti e trasportatori. Ciò comporta incertezza giuridica, che va a scapito delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti, e delle condizioni per una leale concorrenza per gli operatori in questo settore.
- (5) Al fine di assicurare la corretta applicazione delle direttive 96/71/CE <sup>(4)</sup> e 2014/67/UE <sup>(5)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, è opportuno rafforzare i controlli e la cooperazione a livello di Unione per contrastare le frodi connesse al distacco dei conducenti.

<sup>(1)</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

<sup>(2)</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 149 del 5.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI») (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

- (6) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016 per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica nel settore ad elevata mobilità del trasporto su strada e ha indicato che tali questioni sarebbero affrontate meglio mediante normative specifiche per il settore del trasporto su strada.
- (7) Al fine di garantire l'efficace e proporzionata attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore del trasporto su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino le particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore del trasporto su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libertà per i trasportatori di prestare servizi transfrontalieri. Le disposizioni relative al distacco dei lavoratori di cui alla direttiva 96/71/CE e all'esecuzione di tali disposizioni di cui alla direttiva 2014/67/UE si applicano al settore del trasporto su strada e dovrebbero essere soggette alle norme specifiche previste dalla presente direttiva.
- (8) A motivo dell'elevato grado di mobilità che caratterizza il settore dei trasporti, i conducenti non sono generalmente distaccati in un altro Stato membro nell'ambito di contratti di servizio per lunghi periodi, come invece accade talvolta in altri settori. È pertanto opportuno definire le circostanze in cui le norme sul distacco di lunga durata di cui alla direttiva 96/71/CE non si applicano a tali conducenti.
- (9) Tali norme settoriali sul distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio prestato con il territorio dello Stato membro ospitante. Per agevolare l'esecuzione di dette norme si dovrebbe operare una distinzione tra i diversi tipi di operazioni di trasporto in funzione del grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante.
- (10) Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa («Stato membro di stabilimento») al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, o di ritorno allo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente intraprenda varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio. Un'eventuale applicazione delle norme sul distacco, e quindi delle condizioni di lavoro e di occupazione garantite nello Stato membro ospitante, a tali operazioni bilaterali costituirebbe una restrizione sproporzionata alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada.
- (11) È opportuno chiarire che il trasporto internazionale in transito attraverso il territorio di uno Stato membro non costituisce una situazione di distacco. Tale attività è caratterizzata dal fatto che il conducente attraversa lo Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri, e non esiste pertanto un legame rilevante tra le attività del conducente e lo Stato membro di transito. La qualificazione relativa alla presenza del conducente in transito in uno Stato membro non è quindi condizionata dalle soste connesse, ad esempio, a motivi igienici.
- (12) Nel caso in cui il conducente effettui un'operazione di trasporto combinato, la natura del servizio prestato durante il tragitto stradale iniziale o terminale è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento se il tragitto stradale costituisce di per sé un'operazione di trasporto bilaterale. D'altro canto, quando l'operazione di trasporto durante il tragitto stradale è effettuata all'interno dello Stato membro ospitante o come operazione di trasporto internazionale non bilaterale, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante e quindi si dovrebbero applicare le norme sul distacco.
- (13) Quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente trasporti di cabotaggio oppure operazioni di trasporto internazionale non bilaterale, vi è un legame sufficiente con il territorio dello Stato membro ospitante. Tale legame esiste in caso di trasporti di cabotaggio, quali definiti dai regolamenti (CE) n. 1072/2009<sup>(6)</sup> e (CE) n. 1073/2009<sup>(7)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante e il servizio è quindi strettamente legato al territorio dello Stato membro ospitante. Un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale è caratterizzata dal fatto che il conducente effettua il trasporto internazionale al di fuori dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che dispone il distacco. I servizi prestati sono quindi legati allo Stato membro ospitante interessato anziché allo Stato membro di stabilimento. In tali casi, norme settoriali sono necessarie solo per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché, in linea con la direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e

<sup>(6)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

<sup>(7)</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

per i conducenti distaccati. Ciò dovrebbe comprendere, se del caso, le condizioni di lavoro e di occupazione stabilite da contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese simili nella zona geografica interessata. Le informazioni pertinenti dovrebbero in particolare riguardare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti. Occorre, in linea con la direttiva 2014/67/UE, cercare di coinvolgere le parti sociali.

- (15) I trasportatori dell'Unione devono far fronte a una crescente concorrenza da parte dei trasportatori stabiliti in paesi terzi. È pertanto della massima importanza garantire che i trasportatori dell'Unione non siano oggetto di discriminazioni. Conformemente all'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 96/71/CE, le imprese stabilite in uno Stato non membro non possono beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro. Tale principio dovrebbe applicarsi anche alle norme specifiche sul distacco previste dalla presente direttiva. Dovrebbe, in particolare, applicarsi allorché i trasportatori di paesi terzi effettuino operazioni di trasporto nell'ambito di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione.
- (16) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei trasporti («CEMT») è uno dei principali strumenti che disciplinano l'accesso al mercato dell'Unione da parte di trasportatori di paesi terzi e l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei trasportatori dell'Unione. Il numero di permessi assegnati a ciascun paese membro della CEMT è deciso su base annuale. Gli Stati membri devono rispettare l'obbligo di non discriminazione nei confronti delle imprese dell'Unione, anche al momento di concordare le condizioni per l'accesso al mercato dell'Unione nell'ambito della CEMT.
- (17) All'Unione, nel quadro delle sue competenze esterne esclusive, spetta il potere di negoziare e concludere l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada («AETR»). Conformemente all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(8)</sup>, l'Unione dovrebbe allineare i meccanismi di controllo utilizzabili per controllare il rispetto delle norme sociali nazionali e dell'Unione da parte delle imprese di paesi terzi ai meccanismi di controllo che si applicano alle imprese dell'Unione.
- (18) Le disposizioni della direttiva 96/71/CE relative al distacco dei lavoratori e le disposizioni sugli obblighi amministrativi di cui alla direttiva 2014/67/UE si sono dimostrate difficili da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'applicazione e l'esecuzione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada ha generato incertezza giuridica e oneri amministrativi gravosi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada con conseguenti effetti negativi sull'occupazione e sulla competitività dei trasportatori. È pertanto necessario armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo. Ciò eviterebbe inoltre che i trasportatori subiscano inutili ritardi.
- (19) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti nell'Unione, è opportuno stabilire specifici obblighi amministrativi e misure di controllo per il settore del trasporto su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. Al fine di vigilare sul rispetto degli obblighi di cui alla presente direttiva e alla direttiva 96/71/CE, e al contempo rendere tale compito meno complesso, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo specificati nella presente direttiva, adeguati al settore del trasporto su strada.
- (20) Le imprese di trasporto hanno bisogno di certezza giuridica per quanto riguarda le norme e i requisiti cui debbono conformarsi. Tali norme e requisiti dovrebbero essere chiari, comprensibili e facilmente accessibili alle imprese di trasporto e dovrebbero consentire l'effettuazione di controlli efficaci. È importante che le nuove norme non introducano oneri amministrativi inutili e tengano in debito conto gli interessi delle piccole e medie imprese.

<sup>(8)</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (21) Gli oneri amministrativi e i compiti di gestione dei documenti che incombono ai conducenti dovrebbero essere ragionevoli. Pertanto, alcuni documenti dovrebbero essere disponibili nel veicolo per il controllo su strada, mentre altri documenti dovrebbero essere messi a disposizione, tramite l'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(9)</sup>, dai trasportatori e, ove necessario, dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento. Le autorità competenti dovrebbero utilizzare il quadro di assistenza reciproca tra gli Stati membri di cui alla direttiva 2014/67/UE.
- (22) Per facilitare il controllo del rispetto delle norme in materia di distacco di cui alla presente direttiva, i trasportatori dovrebbero trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità competenti degli Stati membri in cui distaccano i conducenti.
- (23) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dei trasportatori è necessario semplificare la procedura di invio e di aggiornamento delle dichiarazioni di distacco. La Commissione dovrebbe pertanto sviluppare un'interfaccia pubblica multilingue accessibile ai trasportatori tramite la quale essi possano inviare e aggiornare le informazioni sul distacco e trasmettere all'IMI, ove necessario, altri documenti pertinenti.
- (24) Dato che in alcuni Stati membri le parti sociali svolgono un ruolo essenziale nell'applicazione della legislazione sociale nel settore del trasporto su strada, gli Stati membri dovrebbero poter fornire alle parti sociali nazionali le informazioni pertinenti condivise tramite l'IMI al solo scopo di verificare la conformità alle norme in materia di distacco nel rispetto del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup>. Le informazioni pertinenti dovrebbero essere fornite alle parti sociali tramite mezzi diversi dall'IMI.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione affinché specifichi le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(11)</sup>.
- (26) Un'esecuzione adeguata, effettiva e sistematica delle norme in materia di orario di lavoro e tempi di riposo è fondamentale per migliorare la sicurezza stradale, tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere l'ambito di applicazione degli attuali obblighi di applicazione uniforme stabiliti dalla direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(12)</sup> al fine di includere il controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(13)</sup>.
- (27) Tenuto conto della serie di dati necessari per il controllo del rispetto delle norme sull'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE, la misura dei controlli su strada dipende dalla messa a punto e dall'introduzione di tecnologie che permettano la copertura di periodi di tempo sufficienti. I controlli su strada dovrebbero essere limitati ad aspetti che possono essere controllati in modo efficace tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di registrazione a bordo, e i controlli approfonditi dovrebbero essere effettuati esclusivamente nei locali delle imprese.
- (28) I controlli su strada dovrebbero essere effettuati in modo efficiente e rapido ed essere portati a termine nel più breve tempo possibile e con un minimo ritardo per i conducenti. Dovrebbe essere operata una chiara distinzione tra gli obblighi dei trasportatori e gli obblighi dei conducenti.

<sup>(9)</sup> 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).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>(11)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(12)</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

<sup>(13)</sup> Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

- (29) È opportuno promuovere ulteriormente la cooperazione tra le autorità di controllo degli Stati membri mediante controlli concertati, che gli Stati membri dovrebbero cercare di estendere ai controlli nei locali delle imprese. L'Autorità europea del lavoro, nel cui ambito di attività, come previsto all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup>, rientra la direttiva 2006/22/CE, potrebbe svolgere un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri che effettuano controlli concertati e potrebbe sostenere le iniziative in materia di istruzione e formazione.
- (30) La cooperazione amministrativa tra Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si è rivelata insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e informazioni sulle buone pratiche in materia di applicazione.
- (31) Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno scambio di informazioni efficaci, il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(15)</sup> impone agli Stati membri di interconnettere i rispettivi registri elettronici nazionali (REN) attraverso il sistema dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU). Le informazioni accessibili tramite tali sistemi nei controlli su strada dovrebbero essere ampliate.
- (32) Per facilitare e migliorare la comunicazione tra gli Stati membri, garantire un'applicazione più uniforme delle norme sociali nel settore del trasporto e agevolare il rispetto, da parte dei trasportatori su strada, degli obblighi amministrativi al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più nuovi moduli per l'IMI. È importante che l'IMI consenta di controllare la validità delle dichiarazioni di distacco durante i controlli su strada.
- (33) Lo scambio di informazioni nel contesto di una cooperazione amministrativa efficace e dell'assistenza reciproca tra Stati membri dovrebbe essere conforme alle norme in materia di protezione dei dati personali di cui ai regolamenti (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(16)</sup>. Lo scambio di informazioni attraverso l'IMI dovrebbe essere conforme altresì al regolamento (UE) n. 1024/2012.
- (34) Al fine di migliorare l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e ampliare l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe alle autorità competenti per il controllo dello Stato membro interessato controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti. Una formula comune per il calcolo del fattore di rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori durante i controlli.
- (35) A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, le competenze attribuite alla Commissione dalla direttiva 2006/22/CE dovrebbero essere allineate agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (36) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per aumentare al 4 % la percentuale minima dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti controllata dagli Stati membri; per chiarire ulteriormente le definizioni delle categorie di statistiche da raccogliere; per designare un organismo per la promozione attiva dello scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri; per la definizione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa; per stabilire linee guida sulle migliori pratiche di applicazione; per stabilire un approccio comune per la registrazione e il controllo di periodi di «altre mansioni» e per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo; e per promuovere un approccio comune all'attuazione di tale direttiva, per incoraggiare un approccio coerente tra le autorità di controllo e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le

<sup>(14)</sup> Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011 e (UE) 2016/589 e abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

<sup>(15)</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>(16)</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

autorità di controllo e facilitare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo. In particolare, nell'adottare atti di esecuzione per l'elaborazione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa, la Commissione dovrebbe assicurare la parità di trattamento fra le imprese nel tener conto dei criteri specificati nella presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

- (37) Al fine di riflettere l'evoluzione delle migliori prassi per quanto riguarda i controlli e le dotazioni standard a disposizione delle unità di controllo e di stabilire o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(17)</sup>, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alle modifiche da apportare, rispettivamente, agli allegati I, II e III della direttiva 2006/22/CE. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016<sup>(18)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (38) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE.
- (39) Le imprese di trasporto sono destinatarie di alcune norme speciali in materia di distacco e, sono responsabili di eventuali infrazioni di tali norme da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche stabilire norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per i caricatori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto essere, a conoscenza del fatto che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni delle norme speciali in materia di distacco.
- (40) Per garantire condizioni di concorrenza leale e di parità per i lavoratori e le imprese, occorre compiere progressi verso un'applicazione intelligente e fornire tutto il sostegno possibile al fine di introdurre e utilizzare appieno i sistemi di classificazione del rischio.
- (41) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto dell'applicazione e dell'esecuzione delle norme sul distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada e presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati di tale valutazione, eventualmente corredata di una proposta legislativa.
- (42) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti e, dall'altro, condizioni commerciali e concorrenziali eque per i trasportatori, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (43) Le misure nazionali di recepimento della presente direttiva dovrebbero applicarsi a decorrere dalla data corrispondente a 18 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva. La direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(19)</sup> si applica al settore del trasporto su strada, conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, della stessa direttiva dal 2 febbraio 2022,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

### Norme specifiche relative al distacco dei conducenti

1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche in merito a taluni aspetti della direttiva 96/71/CE per quanto riguarda il distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo per il distacco dei conducenti.

<sup>(17)</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

<sup>(18)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(19)</sup> Direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 16).

2. Tali norme specifiche si applicano ai conducenti che lavorano per imprese stabilite in uno Stato membro, le quali adottano le misure transnazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 96/71/CE.

3. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterale con riguardo alle merci.

Ai fini della presente direttiva, per operazione di trasporto bilaterale con riguardo alle merci si intende la movimentazione di merci, basata su un contratto di trasporto, dallo Stato membro di stabilimento come definito all'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009 a un altro Stato membro o a un paese terzo o da un altro Stato membro o paese terzo allo Stato membro di stabilimento.

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data a decorrere dalla quale i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano anche l'esenzione per le operazioni di trasporto bilaterale di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, laddove, in aggiunta a un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente effettui una sola attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che il conducente non effettui operazioni di carico e scarico di merci nello stesso Stato membro.

Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva, è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma si applica fino a un massimo di due attività aggiuntive di carico e/o scarico, alle condizioni di cui al terzo comma.

Le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano solo fino alla data a decorrere dalla quale i tachigrafi intelligenti conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

4. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini di cui alla direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterali con riguardo a passeggeri.

Ai fini della presente direttiva, un'operazione di trasporto bilaterale nell'ambito di un trasporto internazionale occasionale o regolare di passeggeri, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009, avviene quando un conducente effettua una delle operazioni seguenti:

- a) fa salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e li fa scendere in un altro Stato membro o in un paese terzo;
- b) fa salire passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e li fa scendere nello Stato membro di stabilimento; o
- c) fa salire e scendere i passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un paese terzo, conformemente al regolamento (CE) n. 1073/2009.

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data in cui i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano l'esenzione per operazioni di trasporto bilaterale, con riguardo al trasporto di passeggeri, di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, anche quando, in aggiunta all'effettuazione di un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente fa altresì salire passeggeri una volta e/o scendere passeggeri una volta negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

L'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica solo a decorrere dalla data in cui i tachigrafi intelligenti conformi con l'obbligo di registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

5. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando transiti attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.

6. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettui il tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio <sup>(20)</sup>, se il tragitto stradale consiste di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo.

7. Un conducente che effettua operazioni di cabotaggio di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 è considerato distaccato ai sensi della direttiva 96/71/CE.

8. Ai fini dell'articolo 3, paragrafo 1 bis, della direttiva 96/71/CE, si ritiene che il distacco abbia termine nel momento in cui il conducente lascia lo Stato membro ospitante nell'esecuzione di un trasporto internazionale di merci o di passeggeri. Detto periodo di distacco non è cumulato con i precedenti periodi di distacco nel quadro di siffatti trasporti internazionali effettuati dallo stesso conducente o di un altro conducente che sostituisce.

9. Gli Stati membri provvedono affinché, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e per i conducenti distaccati. Le informazioni pertinenti riguardano in particolare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti, tra cui, se del caso, i contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese analoghe nella zona geografica interessata.

10. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso.

11. In deroga all'articolo 9, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/67/UE, per quanto concerne il distacco dei conducenti, gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

a) l'obbligo per il trasportatore stabilito in un altro Stato membro di trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità nazionali competenti di uno Stato membro in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco, utilizzando un formulario tipo multilingue dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. La dichiarazione di distacco contiene le informazioni seguenti:

i) l'identità del trasportatore, ove disponibile, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria qualora tale numero sia disponibile;

ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;

iii) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;

iv) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;

v) la data di inizio e di fine del distacco previste;

vi) il numero di targa dei veicoli a motore;

vii) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio;

b) l'obbligo, per il trasportatore, di assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico e, per il conducente, di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada:

i) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite l'IMI;

<sup>(20)</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).



- ii) la prova delle operazioni di trasporto che si svolgono nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;
  - iii) le registrazioni del tachigrafo, in particolare i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;
- c) l'obbligo per il trasportatore di trasmettere, tramite l'interfaccia pubblica connessa all'IMI, dopo il periodo di distacco, su richiesta diretta delle autorità competenti degli Stati membri in cui ha avuto luogo il distacco, copie dei documenti di cui alla lettera b), punti ii) e iii), del presente paragrafo, nonché della documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente relativamente al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio <sup>(21)</sup>, i prospetti orari relativi alle attività di lavoro del conducente e le prove del pagamento.

Il trasportatore invia la documentazione mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI entro otto settimane dalla data della richiesta. Qualora il trasportatore non presenti la documentazione richiesta entro detto termine, le autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco possono chiedere, tramite l'IMI, l'assistenza delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, in conformità degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE. Ove sia presentata tale richiesta di assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento del trasportatore hanno accesso alla dichiarazione di distacco e alle altre informazioni pertinenti presentate dal trasportatore mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI.

Le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento provvedono a fornire alle autorità competenti dello Stato membro ove ha avuto luogo il distacco la documentazione richiesta tramite l'IMI entro 25 giorni lavorativi dalla data della richiesta di assistenza reciproca.

Per accertare se il conducente non debba essere considerato distaccato, ai sensi dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, gli Stati membri possono imporre come misura di controllo soltanto l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, la prova del trasporto internazionale pertinente, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, e le registrazioni del tachigrafo di cui alla lettera b), punto iii), del presente paragrafo.

12. A fini di controllo, il trasportatore provvede a tenere aggiornate nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI le dichiarazioni di distacco di cui al paragrafo 11, lettera a).

13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio dell'IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di 24 mesi.

Uno Stato membro può consentire all'autorità competente di fornire alle parti sociali nazionali tramite mezzi diversi dall'IMI le informazioni pertinenti disponibili nell'ambito dell'IMI, nella misura necessaria ai fini del controllo della conformità alle norme in materia di distacco e conformemente alla legislazione e alle prassi nazionali, a condizione che:

- a) le informazioni riguardino un distacco nel territorio dello Stato membro interessato;
- b) le informazioni siano utilizzate esclusivamente ai fini dell'applicazione delle norme in materia di distacco; e
- c) il trattamento dei dati sia effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679.

14. Entro il 2 febbraio 2021, la Commissione specifica, mediante atto di esecuzione, le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

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

<sup>(21)</sup> 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).

16. Le autorità competenti degli Stati membri collaborano strettamente, si prestano reciproca assistenza e si scambiano tutte le informazioni pertinenti, secondo le condizioni previste dalla direttiva 2014/67/UE e dal regolamento (CE) n. 1071/2009.

#### Articolo 2

### Modifica della direttiva 2006/22/CE

La direttiva 2006/22/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

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

2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

#### Oggetto

La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 (\*) e (UE) n. 165/2014 (\*\*) del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*).

(\*) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

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

(\*\*\*) Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).»;

3) l'articolo 2 è così modificato:

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

«I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.»;

b) al paragrafo 3, il primo comma e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove che risultano essere mancanti a bordo; ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche.

Dal 1° gennaio 2012, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, aumentare la percentuale minima al 4 %, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare tale decisione, la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. Ciascuno Stato membro organizza i controlli del rispetto della direttiva 2002/15/CE, tenendo conto del sistema di classificazione del rischio previsto all'articolo 9 della presente direttiva. Tali controlli sono effettuati nei confronti di un'impresa di cui uno o più conducenti abbiano ripetutamente o gravemente violato i regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati, nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, e indica se siano stati trasportati passeggeri o merci.»;

4) il quinto comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«La Commissione, se necessario, chiarisce ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le definizioni delle categorie di cui alle lettere a) e b) del primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

#### **Controlli concertati**

Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese.

Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.»;

6) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

7) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è modificato come segue:

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«d) garantire lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 8 della presente direttiva per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Lo scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, tramite il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e tutti gli altri organismi che la Commissione può designare mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

### **Scambio di informazioni**

1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:

- a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;
- b) in singoli casi, su richiesta motivata di uno Stato membro.

2. Uno Stato membro fornisce le informazioni richieste da un altro Stato membro a norma del paragrafo 1, lettera b), entro 25 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono solo la mera consultazione di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dalla data di ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente è tenuto a motivare la richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di motivare la richiesta, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che ha ricevuto la richiesta.

Laddove sia difficoltoso o impossibile dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta e spiega i motivi a debita giustificazione di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni al fine di trovare una soluzione.

In caso di ritardi persistenti nella trasmissione delle informazioni allo Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato, la Commissione ne è informata e adotta le misure appropriate.

3. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*).

---

(\*) 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).

(\*\*) Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).»;

9) l'articolo 9 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE.

Entro il 2 giugno 2021 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa. Tale formula comune prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»;

b) al paragrafo 2, la seconda frase è soppressa;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III.

Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis della presente direttiva, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

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

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

5. Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri mettono a disposizione delle autorità competenti di altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio direttamente accessibile tramite i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 di tale regolamento.»;

10) l'articolo 11 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2.

Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di "altre mansioni", quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, ivi compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve avere luogo, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»;

11) gli articoli da 12 a 15 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 12

#### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

### Articolo 13

#### Misure di esecuzione

La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, misure di esecuzione aventi, in particolare, gli obiettivi seguenti:

- a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;
- b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le autorità di controllo;
- c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2, della presente direttiva.

### Articolo 14

#### Negoziati con paesi terzi

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

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

### Articolo 15

#### Aggiornamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis al fine di modificare gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti che riflettano l'evoluzione delle migliori prassi.

---

(\*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).»;

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 15 bis

#### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (\*).

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

(\*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

13) l'allegato I è così modificato:

a) la parte A è modificata come segue:

i) i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

- «1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;
- 2) per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N<sub>3</sub> o 105 km orari per i veicoli della categoria M<sub>3</sub> (categorie N<sub>3</sub> e M<sub>3</sub> quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*));

---

(\*) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).»;

ii) il punto 4) è sostituito dal seguente:

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

iii) è aggiunto il punto seguente:

- «6) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.»;

b) la parte B è modificata come segue:

i) al primo comma sono aggiunti i punti seguenti:

- «4) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;
- 5) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

ii) il secondo comma è sostituito dal seguente:

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

*Articolo 3***Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012**

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

- «13. Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (\*): articolo 8.
14. Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (\*\*): articolo 1, paragrafo 14.

---

(\*) GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

(\*\*) GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49.».

*Articolo 4***Procedura di comitato**

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

*Articolo 5***Sanzioni**

1. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1, qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni di tali disposizioni.
2. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1 e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

*Articolo 6***Applicazione intelligente**

Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'esecuzione degli obblighi previsti all'articolo 1 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia di esecuzione a livello nazionale. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

*Articolo 7***Valutazione**

1. La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva, in particolare gli effetti dell'articolo 1, entro il 31 dicembre 2025 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva. La relazione della Commissione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. La relazione è pubblicata.
2. In seguito alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta periodicamente la presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Le risultanze della valutazione sono, se del caso, accompagnate dalle pertinenti proposte.



*Articolo 8***Formazione**

Gli Stati membri cooperano per fornire istruzione e formazione alle autorità di controllo sulla base degli attuali sistemi di applicazione delle norme.

I datori di lavoro sono responsabili di garantire che i rispettivi conducenti acquisiscano conoscenze in merito ai loro diritti e obblighi derivanti dalla presente direttiva.

*Articolo 9***Recepimento**

1. Entro il 2 febbraio 2022, gli Stati membri adottano e pubblicano le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali misure a decorrere dal 2 febbraio 2022.

Le misure adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 10***Entrata in vigore**

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

*Articolo 11***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

D.M. SASSOLI

*Per il Consiglio*

*La presidente*

J. KLOECKNER

---