



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.5.2007
COM(2007) 263 definitivo

2007/0098 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di
trasportatore su strada**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007) 635}
{SEC(2007) 636}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Motivazioni e obiettivi

La direttiva 96/26/CE riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada e i quattro regolamenti relativi all'accesso al mercato dei trasporti¹, unitamente alla liberalizzazione dei prezzi del trasporto stradale internazionale intervenuta alcuni anni prima, hanno dato forma al mercato interno del trasporto stradale.

I requisiti comuni prescritti dalla direttiva per accedere alla professione hanno garantito un livello minimo di qualità del trasporto stradale, mentre l'apertura del mercato disciplinata dai regolamenti ha favorito una maggiore concorrenza. Nel complesso, questa cornice legislativa ha dato i suoi frutti, in quanto oggi le imprese di trasporto stradale offrono tariffe più vantaggiose, servizi diversificati e adattano le loro prestazioni alle esigenze dei clienti del "*just in time*".

Tuttavia, l'esperienza maturata nel settore dimostra che alcune disposizioni sono applicate male o in misura diseguale poiché imprecise, incomplete o non più adatte all'evoluzione che ha interessato il trasporto stradale. Questo vale per la direttiva sull'accesso alla professione, che è applicabile a tutti i trasportatori stradali, indipendentemente dal fatto che si tratti di imprese individuali, piccole e medie imprese o grandi imprese. Le disparità riscontrate nell'applicazione nuocciono a una concorrenza leale. Le imprese continuano a essere soggette a una sorveglianza e a controlli diseguali a seconda degli Stati membri, con livelli di qualifiche professionali e di solidità finanziaria molto diversi. Questa situazione impedisce di approfittare pienamente di tutti i vantaggi offerti dal mercato interno del trasporto stradale.

Il regolamento proposto intende sostituire la direttiva in questione per rimediare alle carenze riscontrate.

1.2. Problema trattato

La direttiva 96/26/CE stabilisce le condizioni minime di onorabilità, idoneità finanziaria e idoneità professionale che le imprese devono soddisfare per essere autorizzate a esercitare la professione di trasportatore stradale – il trasporto di merci e persone – a livello nazionale o internazionale. Queste condizioni sono gli unici requisiti comuni imposti alle imprese che intendono essere autorizzate a esercitare le loro attività, in particolare sul mercato comunitario del trasporto stradale. La direttiva introduce per altro il riconoscimento reciproco di alcuni documenti richiesti per ottenere le autorizzazioni in questione.

Nel programma legislativo per il 2006² la Commissione aveva annunciato l'intenzione di esaminare attentamente le norme previste dalla direttiva in oggetto per renderne l'applicazione più armonizzata, semplice, controllabile e efficace, se necessario. L'esame, basato su un'ampia consultazione delle parti interessate e su una valutazione di impatto, rileva che gli Stati membri hanno recepito e applicato la direttiva con difficoltà e secondo modalità molto

¹ Regolamento (CEE) n. 881/92, regolamento (CEE) n. 3118/93, regolamento (CEE) n. 684/92 e regolamento (CE) n. 12/98

² Rif. 2006/TREN/01

diverse. A titolo esemplificativo, la percentuale di promozioni agli esami che attestano l'idoneità professionale oscilla fra il 10% a oltre il 90% tra i vari Stati membri. Fra gli inconvenienti che derivano da questa situazione figurano i seguenti punti:

- il rischio di distorsioni della concorrenza fra, da una parte, i trasportatori che dispongono di una sede reale, accessibile alle autorità che possono verificare il rispetto delle norme minime di accesso all'attività e, dall'altra, le cosiddette "società di comodo", che possono sfuggire a tale sorveglianza;
- la scarsa trasparenza del mercato, viste la disparità dei requisiti minimi di idoneità finanziaria e idoneità professionale e le relative conseguenze, i contratti a cascata; i clienti del trasporto stradale non hanno garanzie in fatto di qualità offerta dalle imprese;
- il persistere di imprese negligenti a causa del basso livello delle qualifiche professionali e della carente idoneità finanziaria, una situazione che genera rischi per la sicurezza stradale e compromette l'efficacia socioeconomica del trasporto stradale (le imprese maggiormente qualificate non possono reggere alla concorrenza);
- un controllo irregolare e non coordinato fra le autorità nazionali che sono tenute a revocare le autorizzazioni alle imprese che commettono infrazioni che minacciano la loro onorabilità. La mancanza di coordinamento genera costi amministrativi superflui e nuoce alla credibilità e al carattere dissuasivo di una sanzione come la revoca delle licenze.

1.3. Coerenza con le altre politiche e con gli obiettivi dell'Unione europea

Il regolamento proposto contribuirà a realizzare gli obiettivi della strategia di Lisbona in quanto applicherà nel settore condizioni di concorrenza più eque e migliorerà la trasparenza nei confronti dei clienti del trasporto stradale. Complessivamente, potenzierà l'efficienza dei servizi di trasporto e migliorerà la qualità. Tenuto conto del ruolo preponderante del trasporto stradale nei sistemi di produzione e distribuzione dell'industria, il regolamento rafforzerà la competitività dell'Unione.

Il nuovo regolamento migliorerà indirettamente la sicurezza stradale controllando con maggiore rigore le imprese negligenti, quelle che rischiano di rimanere coinvolte in incidenti in misura superiore alle altre imprese. Inoltre migliorerà le condizioni di lavoro dei dipendenti dell'autotrasporto innalzando il livello delle qualifiche professionali e rafforzerà l'indipendenza di determinati artigiani rispetto ai loro committenti, proteggendoli da pratiche che mirano a dissimulare il ricorso alle loro prestazioni.

Infine, la proposta, che fa seguito all'impegno assunto dalla Commissione di semplificare i contenuti della normativa comunitaria e di aggiornarla, si inserisce nel programma "Legiferare meglio", che aggiorna e semplifica l'*acquis* comunitario. La semplificazione legislativa apportata consiste in una maggiore chiarezza giuridica, in una serie di disposizioni meglio controllabili, che permettono l'applicazione effettiva delle norme, e in una maggiore coerenza globale con le disposizioni dei regolamenti sull'accesso al mercato dei trasporti³.

³ Cfr. *supra*

Inoltre offre agli Stati membri la possibilità di ridurre determinati oneri amministrativi superflui connessi ai controlli.

La modernizzazione delle norme di accesso all'attività di trasportatore stradale, soprattutto con l'introduzione di registri elettronici, rientra d'altra parte fra le misure immediate da adottare nell'ambito del "Programma d'azione per la riduzione degli oneri amministrativi nell'Unione europea", proposto dalla Commissione il 24 gennaio 2007⁴. Le conclusioni del Consiglio europeo dell'8 e 9 marzo invitano il Parlamento europeo e il Consiglio a riconoscere una priorità speciale a queste misure immediate e quindi all'esame e all'adozione della presente proposta.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E ANALISI DI IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

La presente proposta fa seguito a una consultazione pubblica realizzata per raccogliere il maggior numero possibile di commenti espressi dalle parti interessate. La consultazione in questione, organizzata congiuntamente con quella riguardante la rifusione parallela dei quattro regolamenti riguardanti l'accesso al mercato, si è svolta mediante un questionario pubblicato su Internet e inviato per posta a tutte le organizzazioni di rappresentanti del settore stradale.

La Commissione ha ricevuto 67 contributi scritti provenienti dalle autorità nazionali, dalle organizzazioni nazionali ed europee dei rappresentanti del trasporto stradale di merci e persone, dai rispettivi clienti e da vari soggetti che rappresentano altri interessi economici. Il 7 novembre 2006 ha organizzato un'audizione delle parti interessate che avevano risposto per iscritto alla consultazione pubblica o che avevano manifestato il proprio interesse in merito. L'audizione ha raccolto 42 delegazioni rappresentanti l'industria e 37 osservatori rappresentanti le amministrazioni nazionali.

In generale, le parti interessate ritengono che le condizioni da soddisfare per essere autorizzati a esercitare l'attività di trasportatore su strada dovrebbero essere più armonizzate e meglio applicate e controllate. Ad accezione dei trasportatori di persone, secondo i quali sarebbe utile introdurre un livello più elevato di requisiti da soddisfare, le parti consultate raccomandano di dare la precedenza all'armonizzazione della normativa nazionale attualmente in vigore e, in particolare, chiedono di:

- migliorare la sorveglianza e il controllo mediante verifiche sulle imprese a rischio (invece di effettuare controlli sistematici più frequenti), grazie allo scambio di informazioni operative fra le autorità dei diversi Stati membri che sono tenute a controllare il comportamento delle imprese e utilizzando registri elettronici per ridurre gli oneri amministrativi;
- introdurre disposizioni comuni per verificare l'esistenza di una sede effettiva e stabile delle imprese e ridurre così le distorsioni della concorrenza da parte delle cosiddette "società di comodo";
- armonizzare gli indicatori utilizzati per misurare la idoneità finanziaria di un'impresa e il livello degli esami che attestano l'idoneità professionale;

⁴ COM(2007) 23 definitivo

- assicurare che il titolare di un certificato di idoneità professionale diriga effettivamente le attività di trasporto e non sia un prestanome per ottenere un'autorizzazione.

La Commissione ha preso in considerazione tutte le osservazioni espresse durante la procedura di consultazione, alcune delle quali hanno permesso di migliorare la proposta allegata e la valutazione di impatto. La Commissione ha così ampliato il ventaglio di opzioni da valutare per riflettere i diversi punti di vista espressi. Non ha invece adottato l'idea di sostituire la condizione di idoneità finanziaria con un'assicurazione obbligatoria sulla responsabilità professionale, visto che diversi soggetti interessati hanno ritenuto questa ipotesi non sufficientemente matura.

La sintesi delle risposte ricevute nell'ambito della consultazione pubblica, il testo delle singole risposte e il verbale dell'audizione del 7 novembre 2006 sono disponibili al sito seguente: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Raccolta e utilizzo delle competenze specialistiche

Ai fini della consultazione pubblica la Commissione si è avvalsa delle competenze specialistiche indipendenti apportate dal professor Brian Bayliss, il quale nel 1994 è stato copresidente di un comitato di indagine che ha elaborato una relazione completa sullo stato di realizzazione del mercato interno del trasporto stradale di merci e sugli interventi ancora da realizzare in quel periodo.

2.3. Valutazione di impatto

La valutazione di impatto realizzata per preparare la presente proposta si è basata sull'intera rifusione delle norme riguardanti l'accesso all'attività e l'accesso al mercato, tenendo conto degli stretti legami e delle relative interconnessioni fra i due aspetti. La valutazione si basa su una serie di studi svolti nel 2004, 2005 e 2006. Si è prestata particolare attenzione per adattare il campo oggetto di valutazione sulla base delle reazioni delle parti interessate e adeguare la proposta allegata alle conclusioni della valutazione.

Sono state valutate cinque opzioni strategiche:

- (1) L'opzione "senza modifiche" lascerebbe inalterata l'attuale legislazione in materia di trasporto stradale. I problemi descritti all'inizio del presente documento rimarrebbero tali e, anzi, si aggraverebbero, come conseguenza della progressiva apertura del cabotaggio a tutti gli Stati membri.
- (2) L'opzione "semplificazione tecnica ma non regolamentare" riunirebbe e codificherebbe i cinque atti legislativi della CE in tre soli atti. Fornirebbe agli Stati membri e all'industria una serie di orientamenti non vincolanti per l'attuazione. Questa opzione sarebbe facile da attuare ma molto probabilmente non ridurrebbe le differenze fra le normative nazionali e quindi i principali problemi identificati inizialmente.

- (3) L'opzione "armonizzazione" trasformerebbe la direttiva attuale e i quattro regolamenti in tre soli regolamenti con l'obiettivo di armonizzare maggiormente l'accesso all'attività, favorire la chiarezza giuridica in materia di cabotaggio e migliorarne l'applicazione. Questa opzione contribuirebbe a instaurare una concorrenza leale, migliorerebbe il rispetto delle norme vigenti in materia di trasporto stradale, in particolare quelle sulla sicurezza, e aumenterebbe il livello medio delle qualifiche professionali del settore.
- (4) L'opzione "norme di qualità superiori" introdurrebbe progressivamente requisiti più elevati in materia di idoneità finanziaria e l'obbligo per i gestori dei trasporti nelle imprese di seguire una formazione continua obbligatoria. Nel breve periodo, questa opzione renderebbe proporzionalmente più difficile l'accesso al mercato per le piccole imprese. Nel lungo periodo, incentiverebbe gli operatori più efficienti, apportando così benefici a tutta la società.
- (5) L'opzione "liberalizzazione" aprirebbe maggiormente il cabotaggio alla concorrenza e liberalizzerebbe i servizi regolari internazionali effettuati con autobus. Questa opzione ridurrebbe alcuni prezzi di trasporto, senza necessariamente migliorare l'efficacia socioeconomica del trasporto stradale, vista l'assenza di un'armonizzazione preliminare più marcata, anche in materia fiscale e sociale. È un'opzione che rischierebbe di sopprimere posti di lavoro in determinati paesi. In ogni caso, vista l'ampiezza probabile delle conseguenze, sarebbe necessaria una valutazione più approfondita. Questa opzione non rientrerebbe nell'intento di semplificazione in cui si inserisce la presente proposta.

Tenuto conto dei risultati, la presente proposta recepisce l'opzione 3 ("armonizzazione"). La sintesi della valutazione di impatto e la relazione completa accompagnano la presente proposta. In base alla valutazione di impatto, il regolamento proposto, in combinazione con i due regolamenti proposti in parallelo sull'accesso al mercato, ridurrà le distorsioni della concorrenza, migliorerà il rispetto delle norme in materia di legislazione sociale e di sicurezza stradale da parte dei trasportatori e offrirà agli Stati membri la possibilità di ridurre i costi amministrativi di 190 milioni di euro all'anno⁵.

3. ELEMENTI GIURIDICI

3.1. Sintesi delle misure proposte

Il regolamento proposto stabilisce le condizioni che tutte le imprese devono soddisfare per essere autorizzate a esercitare l'attività di trasportatore su strada. Chiarisce le disposizioni legislative esistenti e le completa per rafforzare la coerenza globale e garantire un'applicazione effettiva e omogenea. Il regolamento introduce gli elementi seguenti:

- la responsabilità del gestore dei trasporti che presta il proprio certificato di idoneità professionale a un'impresa affinché quest'ultima ottenga un'autorizzazione e un'inquadramento più rigoroso dei suoi legami con l'impresa;

⁵ Totale per l'UE27

- una serie di criteri da rispettare affinché un'impresa sia stabilita in forma stabile ed effettiva in uno Stato membro e quindi la sua condotta possa essere sorvegliata correttamente dall'autorità nazionale che le ha rilasciato l'autorizzazione a esercitare l'attività;
- una serie di indicatori finanziari comparabili per misurare la idoneità finanziaria di un'impresa, una formazione minima obbligatoria di 140 ore prima dell'esame che attesta l'idoneità professionale per tutti i candidati e il riconoscimento dei centri di formazione e dei centri di esame;
- l'obbligo per le autorità di inviare un avvertimento ai trasportatori che risultano non rispettare le condizioni di onorabilità, di idoneità finanziaria e di idoneità professionale e, in assenza di regolarizzazione della propria situazione entro un determinato termine, di imporre una serie di sanzioni amministrative, comprendenti anche revoca dell'autorizzazione e inabilitazione del gestore dei trasporti;
- il riconoscimento reciproco fra Stati membri delle infrazioni alla normativa CE in materia di trasporto stradale. Il riconoscimento reciproco servirà per contabilizzare le infrazioni gravi e ripetute, ovunque esse siano commesse, e che, superato un determinato livello, possono nuocere all'onorabilità di un trasportatore ed esporlo alle sanzioni summenzionate;
- l'introduzione di registri elettronici interconnessi fra tutti gli Stati membri per ridurre i costi amministrativi inerenti al controllo e alla sorveglianza delle imprese e per facilitare lo scambio di informazioni fra gli Stati membri;
- la progressiva soppressione di determinati regimi di deroga che, lasciati alla libera discrezione degli Stati membri, sono concessi alle imprese in modo diseguale. Tali regimi non sono più giustificati e alterano la concorrenza a scapito della grande maggioranza delle imprese che non ne beneficiano.

3.2. Base giuridica

Il regolamento proposto, che abroga la direttiva 96/26/CE, è fondato sull'articolo 71 del trattato che istituisce la Comunità europea.

3.3. Principio della sussidiarietà

L'obiettivo fondamentale della presente proposta è armonizzare le norme nazionali che le imprese devono rispettare per accedere all'attività e rafforzare l'efficacia del mercato interno. L'armonizzazione non può essere realizzata solo dagli Stati membri. Inoltre, la proposta intende migliorare lo scambio di informazioni fra le autorità degli Stati membri che controllano il rispetto delle regole per l'accesso all'attività. Questa misura può essere realizzata solo in misura parziale dagli Stati membri sulla base di accordi bilaterali. È quindi necessaria un'azione comunitaria, vista l'impossibilità per uno Stato membro o un gruppo di Stati membri di risolvere in modo soddisfacente i problemi identificati.

3.4. Principio della proporzionalità

La proposta rispetta il principio della proporzionalità per i motivi di seguito esposti:

- la proposta fissa una serie di condizioni comuni ma non impedisce agli Stati membri di aggiungere altre condizioni specifiche per autorizzare l'accesso all'attività;
- l'unica limitazione a questa possibilità deriva dal principio della libertà di stabilimento e dalla necessità di assicurare il riconoscimento reciproco di determinate attestazioni ma la proposta non introduce modifiche di fondo rispetto alle disposizioni vigenti;
- la proposta lascia agli Stati membri la possibilità di scelta fra due metodi per comprovare la idoneità finanziaria delle imprese (indicatori finanziari o garanzie bancarie);
- gli obblighi imposti alle autorità nazionali che autorizzano l'esercizio dell'attività rispettano il loro potere discrezionale, in particolare a livello di constatazione e giudizio delle infrazioni. La proposta si ispira alla giurisprudenza della Corte nella sentenza del 13 settembre 2005⁶ e stabilisce un approccio comune per imporre sanzioni amministrative quali il ritiro delle autorizzazioni. Tuttavia, vista la natura dissuasiva delle sanzioni, il regolamento non prevede altre sanzioni di natura penale o pecuniaria e lascia agli Stati membri la libertà di decisione in questo settore.

Infine, si osserva che l'armonizzazione delle condizioni per esercitare l'attività non può essere limitata alle imprese autorizzate a effettuare trasporti internazionali. In effetti, dopo la realizzazione del mercato interno, i mercati nazionali non sono più separati per varie ragioni:

- diversi Stati membri non distinguono fra le autorizzazioni rilasciate per i trasporti internazionali e quelle rilasciate per i trasporti puramente nazionali;
- negli altri Stati membri, le imprese autorizzate a effettuare trasporti esclusivamente all'interno di uno Stato membro sono in concorrenza con le imprese di altri Stati membri che effettuano servizi di cabotaggio;
- le imprese autorizzate a effettuare trasporti internazionali ripiegano sul loro mercato nazionale quando, a causa della congiuntura economica, non trovano più clienti per trasportare merci in altri Stati membri.

Il regolamento proposto – così come l'attuale direttiva – riguarda quindi tutti i trasporti, compresi quelli effettuati a livello nazionale.

3.5. Scelta dello strumento

L'obiettivo principale della revisione delle norme di accesso all'attività di trasportatore su strada è assicurare un'applicazione più efficace e meno diversificata della regolamentazione. Il regolamento, che permette un'applicazione diretta e più omogenea delle norme, risulta quindi

⁶ Causa C-176/03. Con questa sentenza la Corte spiega che il legislatore comunitario può adottare misure connesse al diritto penale degli Stati membri quando l'applicazione di sanzioni penali costituisce una misura indispensabile per lottare contro i danni gravi all'ambiente.

lo strumento più adatto. Esso consentirà una maggiore trasparenza e la riduzione di alcune spese amministrative. Questa scelta pare tanto più pertinente visto che l'accesso all'attività è la condizione fondamentale per poter accedere al mercato e che in quest'ultimo settore il regolamento è lo strumento utilizzato fin dal 1992.

3.6. Incidenza sul bilancio

La proposta non genera costi aggiuntivi per il bilancio della Comunità.

3.7. Spazio economico europeo

Il regolamento proposto presenta interesse per il SEE e deve quindi essere esteso a quest'ultimo.

4. DISPOSIZIONI PROPOSTE

4.1. Ripresa delle disposizioni esistenti

La presente proposta completa e rivede le norme vigenti in materia di accesso all'attività di trasportatore su strada. Pertanto fa propri diversi principi e disposizioni della direttiva 96/26/CE:

- le tre condizioni che devono essere soddisfatte dalle imprese che intendono accedere all'attività (onorabilità, idoneità professionale, idoneità finanziaria) (articolo 3);
- il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento (articoli da 18 a 20);
- il modello di certificato di idoneità professionale (allegato II) e l'elenco delle materie da conoscere per il conseguimento del certificato (allegato I).

Il ricorso alla rifusione sulla base dell'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 per un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti giuridici non avrebbe permesso di conseguire la necessaria chiarezza normativa. I principi e le disposizioni sopra richiamati costituiscono un *acquis* che non può essere rimesso in questione. La Commissione invita quindi il Parlamento europeo e il Consiglio a tenerne massimo conto e a esercitare le loro prerogative sulle nuove disposizioni descritte di seguito.

4.2. Disposizioni nuove

4.2.1. Chiarimento delle definizioni e aggiornamento del campo di applicazione

L'articolo 1 completa l'elenco delle definizioni per facilitare un'applicazione più uniforme della normativa. L'articolo 2 definisce un nuovo campo di applicazione coerente con le altre normative in materia di trasporto su strada includendo tutti i veicoli di più di 3,5 tonnellate e limitando le deroghe a determinati tipi di trasporto chiaramente definiti in altri atti comunitari.

4.2.2. *Il requisito dello stabilimento*

Gli articoli 3 e 5 introducono una serie di norme comuni affinché solo le imprese che dispongono di una sede effettiva e stabile possano essere autorizzate a esercitare l'attività. L'obiettivo è sottoporre tutte le imprese allo stesso livello di sorveglianza ed evitare che alcune imprese sfuggano alla sorveglianza delle autorità dei loro Stati membri di stabilimento. In virtù dell'articolo 5, una sede stabile ed effettiva presuppone un ufficio, veicoli immatricolati e un centro per l'esercizio dell'attività.

4.2.3. *Responsabilizzazione del gestore dei trasporti*

L'articolo 4 precisa i legami che il soggetto titolare dell'idoneità professionale richiesta (denominato "il gestore dei trasporti") deve avere con l'impresa di cui è incaricato di dirigere le attività di trasporto. Il soggetto in questione deve essere impiegato e remunerato dall'impresa. Visto che si suppone che diriga effettivamente e in permanenza le attività di trasporto dell'impresa, deve assumersi la responsabilità delle conseguenze delle proprie decisioni e quindi diventa responsabile delle infrazioni commesse nell'ambito delle attività che dirige. La responsabilità in oggetto ha la stessa estensione di quella prevista dal presente regolamento, ma non esclude responsabilità penali o finanziarie proprie definite a livello nazionale da ogni Stato membro. La possibilità riservata agli artigiani di ricorrere a un altro gestore dei trasporti per ottenere la qualifica è regolamentata, in particolare per rafforzare la loro indipendenza rispetto ai più grandi trasportatori che affidano loro dei carichi e quindi per proteggerli dalla pratica dei lavori dissimulati.

4.2.4. *Precisazione delle condizioni da rispettare in materia di onorabilità*

L'articolo 6 elenca le norme comunitarie le cui infrazioni gravi possono comportare la perdita di onorabilità, anche se commesse in altri Stati membri. Inoltre indica che, a partire da un determinato grado di recidiva, le infrazioni lievi possono essere considerate gravi. Alla Commissione sono assegnate competenze esecutive per stabilire un elenco comune di infrazioni. La compilazione dell'elenco è un requisito preliminare allo scambio organizzato di informazioni fra gli Stati membri e alla definizione di soglie minime al di là delle quali le autorizzazioni devono essere ritirate.

4.2.5. *Nuovi indicatori per misurare la idoneità finanziaria di un'impresa*

L'articolo 7 introduce indicatori più precisi per misurare la idoneità finanziaria di un'impresa. Le imprese o gli Stati membri possono scegliere fra due opzioni: o gli attivi circolanti e il quick ratio (secondo la terminologia della quarta direttiva sulla contabilità)⁷ stabiliti a partire dai conti annuali dell'impresa rispettano determinate soglie oppure la dimostrazione della propria idoneità finanziaria mediante una garanzia bancaria. Gli indicatori finanziari proposti sono quelli attualmente utilizzati nell'analisi finanziaria per valutare la idoneità di un'impresa di pagare i propri debiti a breve termine.

⁷ Quarta direttiva 78/660/CEE del Consiglio, del 25.7.1978 relativa ai conti annuali di taluni tipi di società.

4.2.6. *Miglioramento della competenza professionale*

L'articolo 8 introduce un approccio comune che affianca alla formazione un esame obbligatorio per verificare l'idoneità professionale, applicabile a tutti i candidati, compresi quelli con esperienza professionale e quelli titolari di un diploma. Prevede un sistema minimo di riconoscimento dei centri di esame e dei centri di formazione e promuove lo scambio di esperienze fra gli Stati membri in questo settore. Infine, è soppressa la possibilità per gli Stati membri di distinguere il livello di qualifica secondo il tipo di trasporto (internazionale o no). In realtà, nel corso della loro carriera i soggetti che intendono dirigere le attività di trasporto avranno sicuramente l'occasione di dirigere trasporti fra Stati membri diversi.

4.2.7. *Miglioramento del controllo e della sorveglianza*

Gli articoli 9, 10, 11 e 13 chiariscono e rinforzano il ruolo delle autorità designate dagli Stati membri a sorvegliare che le imprese rispettino le condizioni stabilite dal regolamento. Questi articoli introducono una serie di principi comuni al fine di assicurare maggiore trasparenza, comparabilità e, in fondo, credibilità delle norme in materia di accesso all'attività. Gli articoli 10 e 12 precisano i termini che le autorità devono rispettare per istituire le pratiche ma anche i termini che possono essere concessi a un'impresa per regolarizzare la propria situazione prima di incorrere in una sanzione. L'articolo 12 impone alle autorità competenti di inviare un avvertimento alle imprese che rischiano di non soddisfare più i requisiti del regolamento. L'articolo 21 stabilisce una serie di sanzioni amministrative di intensità graduale che vanno dalla sospensione provvisoria o parziale dell'autorizzazione alla dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti. Quanto ai controlli, l'articolo 11 impone controlli mirati che gli Stati membri potranno eseguire in sostituzione dei controlli sistematici con maggiore frequenza rispetto ai controlli quinquennali attualmente in vigore. In effetti, il metodo dei controlli mirati si è già dimostrato capace di individuare efficacemente le infrazioni e di ridurre i costi amministrativi, visto che solo le imprese ritenute a rischio sono sottoposte a controlli.

4.2.8. *Semplificazione e cooperazione amministrativa*

L'articolo 15 introduce in ciascuno Stato membro un registro elettronico delle imprese che entro la fine del 2010 dovrà essere interconnesso a livello europeo nel rispetto delle norme sulla protezione dei dati di carattere personale. In molti Stati membri esistono già registri di questo tipo, che si sono rivelati efficaci per ridurre i costi amministrativi della sorveglianza delle imprese. L'articolo 16 ricorda le regole essenziali applicabili in materia di protezione dei dati personali, in conformità con la direttiva 95/46/CE. L'articolo 17 prevede la designazione di punti di contatto nazionali per lo scambio di informazioni e l'introduzione di determinate procedure da seguire (specificate nelle proposte di regolamento adottate in parallelo alla presente proposta).

4.2.9. *Varie*

Le altre modifiche sostanziali riguardano alcune disposizioni generali derivanti dalle modifiche summenzionate, in particolare per precisare il periodo transitorio applicabile ed eliminare progressivamente diritti acquisiti ingiustificati, le norme applicabili in materia di comitatologia e le relazioni da presentare per assicurare un controllo più rigoroso a livello nazionale e comunitario.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

dopo aver consultato il controllore europeo per la protezione dei dati,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato³,

considerando quanto segue:

- (1) Per realizzare un mercato interno del trasporto stradale caratterizzato da condizioni di concorrenza leale è necessaria l'applicazione uniforme di norme comuni per autorizzare l'accesso all'attività di trasportatore su strada di merci o di persone, di seguito denominata "professione di trasportatore su strada". Le norme comuni in questione possono contribuire a introdurre un livello elevato di qualifiche professionali per i trasportatori, a realizzare il mercato interno, a migliorare la qualità del servizio fornito nell'interesse dei trasportatori, dei clienti e dell'economia in generale e a migliorare la sicurezza stradale. Inoltre, possono favorire l'esercizio effettivo del diritto di stabilimento dei trasportatori.
- (2) La direttiva 96/26/CE del Consiglio, del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso all'attività di trasportatore su strada di merci e di persone, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali⁴ ha stabilito i requisiti minimi comuni per l'accesso all'attività di

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU L 124 del 23.5.1996, pag. 1. Direttiva da ultimo modificata dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 du 20.12.2006, p. 344).

trasportatore su strada e il riconoscimento reciproco dei documenti necessari a tal fine. L'esperienza maturata, la valutazione di impatto e diversi studi mostrano tuttavia che l'applicazione della direttiva summenzionata varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro. Queste disparità hanno diverse conseguenze negative, come le distorsioni della concorrenza, una certa mancanza di trasparenza del mercato, controlli di intensità diseguale e il rischio che le imprese con uno scarso livello di qualifiche professionali siano negligenti o rispettino meno le norme in materia di sicurezza stradale e la legislazione sociale, con possibile pregiudizio per l'immagine del settore.

- (3) Le conseguenze summenzionate sono tanto più negative in quanto possono ostacolare il corretto funzionamento del mercato interno dei trasporti su strada. In effetti, l'accesso al mercato dei trasporti internazionali di merci e di determinate operazioni di cabotaggio è aperto alle imprese di tutta la Comunità. L'unico requisito imposto è che tali imprese siano in possesso di una licenza comunitaria, che può essere ottenuta quando le imprese soddisfano i requisiti di accesso all'attività, in conformità al regolamento (CE) n. .../... per il trasporto su strada di merci e al regolamento (CE) n. .../... per il trasporto di persone.
- (4) Occorre quindi modernizzare le vigenti norme di accesso all'attività di trasportatore su strada in modo da assicurarne un'applicazione più omogenea ed efficace. Visto che il rispetto di tali norme costituisce il requisito principale per accedere al mercato comunitario e che, per quanto riguarda l'accesso al mercato, gli strumenti comunitari applicabili sono i regolamenti, il regolamento risulta lo strumento più adatto per disciplinare l'accesso all'attività.
- (5) Per favorire una concorrenza leale, le norme comuni per l'esercizio dell'attività devono essere applicate a tutte le imprese secondo criteri quanto più ampi possibile. Tuttavia, non è necessario includere nel presente regolamento le imprese che effettuano esclusivamente trasporti che incidono in misura molto lieve sul mercato dei trasporti.
- (6) Compete allo Stato membro di stabilimento assicurare che un'impresa soddisfi in permanenza i requisiti previsti dal presente regolamento affinché lo Stato membro possa decidere, se necessario, di sospendere o revocare le autorizzazioni che permettono all'impresa in questione di operare sul mercato. Per garantire l'osservanza delle condizioni per l'accesso all'attività e controlli efficaci, è necessario che le imprese dispongano di una sede stabile ed effettiva.
- (7) Le persone fisiche che possiedono l'onorabilità e l'idoneità professionale prescritte devono essere identificate chiaramente e designate presso le autorità competenti. I soggetti in questione, denominati "gestori dei trasporti", devono corrispondere ai soggetti che dirigono in maniera continuativa ed effettiva le attività di trasporto delle imprese di trasporto su strada. Occorre precisare le condizioni che un soggetto deve soddisfare affinché possa assumere la direzione permanente ed effettiva di un'attività di trasporto in un'impresa.

- (8) Per rispettare il requisito dell'onorabilità, un gestore dei trasporti non deve essere stato oggetto di condanne penali o di sanzioni gravi, in particolare per violazione della normativa comunitaria nel settore del trasporto su strada. Nei settori disciplinati dalle norme comunitarie occorre definire a livello di Comunità i tipi di infrazione e i livelli di gravità corrispondenti che possono alterare l'onorabilità di un'impresa.
- (9) Un'impresa di trasporti stradali deve disporre di una idoneità finanziaria minima per garantire l'avvio corretto e la gestione efficace dell'impresa. Con l'attuale metodo, che prevede una soglia minima di capitale e di riserve, sussiste un'incertezza notevole quanto alle risorse finanziarie da prendere in considerazione e non è garantito che un'impresa abbia la capacità di onorare i propri obblighi a breve termine. È necessario utilizzare altri indicatori finanziari meglio definiti e più pertinenti, che possono essere stabiliti sulla base dei conti annuali. Se lo desiderano, le imprese devono avere la possibilità di mostrare la loro idoneità finanziaria mediante una garanzia bancaria, utilizzando così un metodo che può rivelarsi più semplice e meno oneroso.
- (10) Con un livello elevato di qualificazione professionale è possibile potenziare l'efficienza socioeconomica del settore del trasporto stradale. I candidati alla funzione di gestore dei trasporti devono quindi seguire formazioni di qualità. Per assicurare una maggiore omogeneità della formazione e dell'esame, come pure la trasparenza nei confronti dei candidati, gli Stati membri devono riconoscere i centri di esame e di formazione secondo i criteri definiti dagli stessi Stati membri. Per ragioni di equità e trasparenza, è inoltre necessario che tutti i candidati sostengano un esame, compresi i soggetti che, in base all'esperienza maturata o a un diploma posseduto, possono essere dispensati da una formazione iniziale obbligatoria. Da quando il mercato interno è stato realizzato, i mercati nazionali non sono più separati. Di conseguenza, i soggetti che intendono dirigere le attività di trasporto devono possedere le conoscenze necessarie per dirigere operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale. L'elenco delle materie da conoscere per ottenere il certificato di idoneità professionale e le modalità di organizzazione degli esami possono essere aggiornati e modificati in funzione del progresso tecnico.
- (11) Per garantire una concorrenza leale e favorire il pieno rispetto della regolamentazione da parte del trasporto stradale è necessario un livello omogeneo di sorveglianza e di controllo fra gli Stati membri. Le autorità nazionali incaricate di controllare le imprese e la validità delle autorizzazioni svolgono un ruolo fondamentale in proposito. È pertanto opportuno adottare le misure adeguate in caso di necessità, in particolare per sospendere o revocare le autorizzazioni o dichiarare l'inidoneità dei gestori dei trasporti negligenti o fraudolenti. Un'impresa deve tuttavia ricevere una diffida preliminare e deve disporre di un termine ragionevole per regolarizzare la propria situazione prima di incorrere in sanzioni di questo tipo.
- (12) Con una migliore organizzazione della cooperazione amministrativa fra Stati membri è possibile migliorare l'efficacia della sorveglianza delle imprese che operano in diversi Stati membri e ridurre i costi amministrativi. L'interconnessione a livello europeo dei registri elettronici, nel rispetto della normativa comunitaria in materia di protezione dei dati personali, può facilitare la cooperazione auspicata e ridurre il costo dei controlli sia per le imprese che per le amministrazioni. Nella maggior parte degli Stati membri esistono già registri informatizzati nazionali, così come esistono già infrastrutture di interconnessione fra gli Stati membri. L'uso più sistematico dei registri nazionali delle imprese e la loro connessione a livello europeo possono quindi

essere realizzati a costi ridotti, contribuendo in pari tempo a ridurre fortemente i costi amministrativi dei controlli, migliorandone l'efficacia.

- (13) I registri in questione contengono dati di carattere personale riguardanti le infrazioni e le sanzioni. Gli Stati membri devono quindi adottare le misure necessarie per garantire il rispetto della 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 dati⁵, in particolare per quanto riguarda il controllo del trattamento dei dati in questione da parte dell'autorità pubblica, il diritto di informazione dei soggetti interessati, il loro diritto di accesso così come il diritto di opposizione. Ai fini del presente regolamento risulta necessario conservare questo tipo di dati per almeno due anni per evitare che le imprese inabilite si stabiliscano in altri Stati membri.
- (14) L'interconnessione dei registri nazionali è essenziale per scambiare informazioni rapidamente ed efficacemente fra gli Stati membri e garantire che i trasportatori non tentino o rischino di commettere infrazioni gravi in Stati membri diversi dal loro paese di stabilimento. Per realizzare tale interconnessione occorre definire congiuntamente il formato preciso dei dati da trasmettere e le procedure tecniche di scambio.
- (15) Per garantire l'efficacia dello scambio di informazioni fra gli Stati membri, occorre designare punti di contatto nazionali e precisare specifiche procedure comuni per quanto riguarda i termini da rispettare e la natura delle informazioni minime da trasmettere
- (16) Per agevolare la libertà di stabilimento, occorre ammettere come prova sufficiente dell'onorabilità per l'accesso alle attività in questione in uno Stato membro di accoglienza la presentazione di documenti adeguati rilasciati da un'autorità competente del paese di provenienza del trasportatore su strada, al fine di assicurare che le persone interessate non siano state dichiarate inabili all'esercizio dell'attività negli altri Stati membri da cui provengono.
- (17) Per quanto riguarda l'idoneità professionale, un modello unico di attestazione, rilasciata in virtù delle disposizioni del presente regolamento, deve essere riconosciuto come prova sufficiente da parte dello Stato membro di stabilimento per agevolare la libertà di stabilimento.
- (18) È necessario attuare a livello comunitario un controllo più rigoroso dell'applicazione delle disposizioni del presente regolamento. Questo obiettivo presuppone la presentazione, da parte della Commissione, di relazioni periodiche riguardanti l'onorabilità, la idoneità finanziaria e l'idoneità professionale delle imprese del settore del trasporto stradale, sulla base di relazioni elaborate utilizzando i registri nazionali.
- (19) È opportuno che gli Stati membri prevedano sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

⁵ GUL 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (20) Visto che gli obiettivi dell'azione prevista – la modernizzazione delle norme che disciplinano l'accesso all'attività di trasportatore su strada per assicurare un'applicazione più omogenea comparabile negli Stati membri – non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare una serie di misure in conformità al principio della sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato all'articolo summenzionato, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi fissati.
- (21) Occorre adottare le misure necessarie per attuare il presente regolamento in conformità alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁶.
- (22) In particolare, è opportuno conferire alla Commissione il potere di stilare un elenco delle categorie, dei tipi e dei livelli di gravità delle infrazioni che comportano la perdita dell'onorabilità richiesta ai trasportatori su strada; adeguare al progresso tecnico l'allegato del presente regolamento relativo alle conoscenze da prendere in considerazione per il riconoscimento dell'idoneità professionale da parte degli Stati membri nonché l'allegato relativo al modello di certificato di idoneità professionale; e compilare un elenco delle violazioni più gravi che implicano la sospensione o la revoca dell'autorizzazione a esercitare l'attività o la dichiarazione di inidoneità. Poiché hanno portata generale e mirano a modificare elementi non essenziali del presente regolamento o completare il presente regolamento con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 a) della decisione 1999/468/CE. Per ragioni di efficacia, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo devono essere ridotti per l'aggiornamento del modello di certificato di idoneità professionale.
- (23) È necessario abrogare la direttiva 96/26/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto e definizioni

1. Il presente regolamento disciplina l'accesso all'attività di trasportatore su strada e l'esercizio della stessa.
2. Ai fini del presente regolamento, si intende per:

⁶ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- a) «attività di trasportatore su strada», l'attività di trasportatore di persone su strada o l'attività di trasportatore di merci su strada;
- b) «professione di trasportatore di merci su strada», l'attività di un'impresa che esegue, mediante un veicoli a motore singoli oppure insieme di veicoli accoppiati, il trasporto di merci per conto di terzi;
- c) «professione di trasportatore di persone su strada», l'attività di un'impresa che esegue, mediante autoveicoli atti, per costruzione e per la loro attrezzatura, a trasportare più di nove persone, autista compreso, e destinati a tal fine, trasporti di persone con offerta al pubblico o a talune categorie di utenti, dietro corrispettivo versato dalla persona trasportata o dall'organizzatore del trasporto;
- d) «impresa», qualsiasi persona fisica, o persona giuridica con o senza scopo di lucro, o associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica con o senza scopo di lucro, nonché qualsiasi ente dipendente dall'autorità pubblica, il quale abbia personalità giuridica o dipenda da un'autorità avente personalità giuridica;
- e) «gestore dei trasporti», qualsiasi persona fisica impiegata da un'impresa o, se l'impresa in questione è una persona fisica, questa stessa persona o, se necessario, un'altra persona fisica che designa mediante contratto, e che dirige in maniera continuativa ed effettiva le attività di trasporto dell'impresa;
- f) «autorizzazione a esercitare l'attività di trasportatore su strada», la decisione amministrativa che autorizza un'impresa in possesso dei requisiti stabiliti dal presente regolamento a esercitare l'attività di trasportatore su strada;
- g) «autorità competente per autorizzare l'esercizio dell'attività», un'autorità in uno Stato membro a livello nazionale, regionale o locale che verifica se un'impresa soddisfa i requisiti di cui al presente regolamento e che ha il potere di rilasciare, sospendere o revocare l'autorizzazione a esercitare l'attività di trasportatore su strada;
- h) «Stato membro di stabilimento», lo Stato membro in cui intende stabilirsi l'impresa, indipendentemente dalla provenienza del gestore dei trasporti;
- i) «Stato membro di provenienza», lo Stato membro in cui risiedeva o esercitava l'attività in precedenza il gestore dei trasporti di un'impresa che intenda stabilirsi in un altro Stato membro.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutte le imprese stabilite nella Comunità che esercitano l'attività di trasportatore su strada. Si applica altresì alle imprese che intendono esercitare l'attività di trasportatore su strada.
2. In deroga al paragrafo 1, il presente regolamento non si applica:

- a) alle imprese che esercitano l'attività di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa massima autorizzata non superi le 3,5 tonnellate. Tuttavia, gli Stati membri possono diminuire tale soglia per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto;
- b) alle imprese che effettuano esclusivamente determinati trasporti di persone su strada a fini non commerciali, che non esercitino l'attività di trasportatore di persone su strada come attività principale e che utilizzino per il trasporto veicoli guidati dai loro dipendenti.

Articolo 3

Requisiti prescritti per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada

Le imprese che esercitano l'attività di trasportatore su strada e le imprese che intendono esercitarla devono possedere i requisiti seguenti:

- a) essere stabilite effettivamente e in modo stabile in uno Stato membro;
- b) essere onorabili;
- c) possedere l'adeguata idoneità finanziaria;
- d) possedere l'idoneità professionale richiesta.

Le condizioni necessarie per l'adempimento di ciascuno di tali requisiti sono definite nel capo II. Il presente regolamento non osta a che Stati membri stabiliscano condizioni supplementari per l'autorizzazione delle imprese all'esercizio dell'attività di trasportatore su strada.

Articolo 4

Gestore dei trasporti

1. L'impresa che intenda esercitare l'attività di trasportatore su strada indica all'autorità competente di cui all'articolo 9 almeno una persona fisica in possesso dei requisiti di cui all'articolo 3, lettere b) e d). Tale persona, denominata "gestore dei trasporti", deve adempiere le condizioni seguenti:
 - a) dirigere effettivamente e in permanenza l'attività di trasporto dell'impresa;
 - b) essere impiegata e retribuita dall'impresa ovvero, se l'impresa è una persona fisica, coincidere con tale persona fisica.
2. In deroga al paragrafo 1, l'impresa costituita da una persona fisica non avente il requisito dell'idoneità professionale di cui all'articolo 3, lettera d), può essere autorizzata dalle autorità competenti a esercitare l'attività di trasportatore alle condizioni seguenti:
 - a) l'impresa indica alle autorità competente un'altra persona che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 3, lettere b) e d), e che sia incaricata, in base a

contratto, di esercitare le funzioni di gestore dei trasporti per conto dell'impresa;

- b) il contratto che lega l'impresa al gestore dei trasporti precisa i compiti che questi deve svolgere in via continuativa e indica le sue responsabilità in qualità di gestore dei trasporti; i compiti da precisare sono in particolare quelli riguardanti la manutenzione e la riparazione dei veicoli, la verifica dei contratti e dei documenti di trasporto, la contabilità, la distribuzione dei carichi ai conducenti e ai veicoli e la verifica delle procedure di sicurezza;
 - c) la persona designata non può dirigere, in qualità di gestore dei trasporti, le attività di trasporto di più di quattro imprese diverse esercitate con una flotta complessiva comprendente al massimo dodici veicoli;
 - d) la persona designata deve essere indipendente da altre imprese che le chiedono di svolgere attività di trasporto o che svolgano attività di trasporto per suo conto.
3. Il gestore dei trasporti perde l'onorabilità ai sensi del presente regolamento quando, nell'ambito delle attività di trasporto che dirige, sono commesse infrazioni gravi, o infrazioni ripetute oltre un certo limite, fra quelle elencate nell'articolo 6, paragrafo 1.

CAPO II

Condizioni da rispettare

Articolo 5

Condizioni relative al requisito di stabilimento

Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, lettera a), un'impresa deve essere stabilita effettivamente e in modo stabile sul territorio dello Stato membro che rilascia, tramite l'autorità competente l'autorizzazione all'esercizio dell'attività. A tal fine, l'impresa deve:

- a) disporre di una sede, situata nello Stato membro in questione, dotata di locali in cui conserva i documenti dell'impresa, in particolare tutti i documenti contabili, i documenti di gestione del personale e qualsiasi altra documentazione, cui l'autorità competente per l'autorizzazione all'esercizio dell'attività deve poter accedere per la verifica delle condizioni prescritte dal presente regolamento;
- b) disporre di veicoli, posseduti a titolo di proprietà o ad altro titolo, in particolare in forza di un contratto di acquisto a rate, di un contratto di locazione o di un contratto di *leasing* o in forza di un contratto di acquisto, che sono immatricolati e utilizza dall'impresa nello Stato membro in questione;
- c) disporre di una sede operativa, situata nello Stato membro in questione, dotata delle attrezzature necessarie, in particolare di un numero sufficiente di parcheggi per potervi posteggiare regolarmente i propri veicoli.

Articolo 6
Condizioni relative al requisito di onorabilità

1. Ai fini dell'articolo 3, lettera b), il requisito di onorabilità di un'impresa è soddisfatto se i dirigenti dell'impresa stesa non sono stati oggetto di condanne penali per reati gravi o di condanne in materia di diritto commerciale e di diritto fallimentare e se esercitano la loro attività in buona fede nel rispetto della normativa applicabile al trasporto stradale e secondo l'etica professionale.

Gli Stati membri determinano le condizioni specifiche che l'impresa deve rispettare ai sensi del presente regolamento per soddisfare il requisito dell'onorabilità. Gli Stati membri stabiliscono che l'impresa soddisfa detto requisito nei casi seguenti:

- a) in assenza di validi motivi che inducano a metterne in dubbio l'onorabilità;
- b) se la persona fisica o le persone fisiche che l'impresa designa come gestrici dei trasporti a norma dell'articolo 4 non sono state oggetto di condanne o sanzioni in uno Stato membro per infrazioni gravi o infrazioni lievi e ripetute alle normative comunitarie, riguardanti in particolare:
 - i) i tempi di guida e di riposo dei conducenti, i tempi di lavoro, l'installazione e l'utilizzo di apparecchi di controllo;
 - ii) i pesi e le dimensioni massimi dei veicoli commerciali nel traffico internazionale;
 - iii) la qualificazione iniziale e la formazione continua dei conducenti;
 - iv) il controllo tecnico stradale dei veicoli commerciali e le ispezioni tecniche annue obbligatorie dei veicoli a motore;
 - v) l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada ovvero l'accesso al mercato del trasporto di persone;
 - vi) la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada;
 - vii) l'installazione e l'uso di limitatori di velocità per determinate categorie di veicoli;
 - viii) la patente di guida;
 - ix) l'accesso all'attività.
- c) se l'impresa non è stata condannata per infrazioni gravi alla normativa nazionale vigente in materia di condizioni di retribuzione e di lavoro, di circolazione, di sicurezza stradale e di responsabilità professionale.

2. Ai fini del paragrafo 1, secondo comma, lettera b), la Commissione adotta l'elenco delle categorie, dei tipi e dei livelli di gravità delle infrazioni e delle frequenze delle infrazioni al di là delle quali le infrazioni lievi e ripetute comportano la perdita dell'onorabilità. Tali misure, dirette a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 25, paragrafo 3.

A tal fine, la Commissione applica i principi seguenti:

- a) le categorie e i tipi di infrazione sono quelli registrati con maggiore frequenza;
 - b) il massimo livello di gravità corrisponde alle infrazioni che determinano un grave rischio per la vita o di lesioni gravi;
 - c) la frequenza dell'infrazione al di là della quale le infrazioni lievi e ripetute sono considerate gravi aumenta con il numero di conducenti adibiti alle attività di trasporto dirette dalla persona fisica in questione.
3. Il requisito dell'onorabilità non si considera rispettato finché non sia intervenuto un provvedimento di riabilitazione o un'altra misura di effetto equivalente a norma delle disposizioni nazionali vigenti in materia.

Articolo 7

Condizioni relative al requisito della idoneità finanziaria

1. Ai fini dell'articolo 3, lettera c), il requisito della idoneità finanziaria consiste nel disporre delle risorse finanziarie necessarie per assicurare il corretto avviamento e la buona gestione dell'impresa.
2. Il requisito della idoneità finanziaria è soddisfatto quando un'impresa può rispettare in via permanente i propri obblighi effettivi e potenziali nel corso dell'esercizio contabile annuale. A tal fine, sulla base dei conti annuali, previa certificazione di questi ultimi da parte di un revisore o di altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa deve dimostrare che ogni anno dispone:
 - a) di attivi circolanti per un valore di almeno 9 000 euro nel caso di utilizzo di un unico veicolo e di 5 000 euro per ogni veicolo supplementare;
 - b) di crediti, valori mobiliari e depositi bancari, in conto corrente postale, assegni e consistenza di cassa di un valore superiore all'80% dei debiti di durata residua non è superiore a un anno ("*quick ratio*" $\geq 80\%$).

Ai fini del presente regolamento, il valore dell'euro è fissato ogni cinque anni nelle valute nazionali degli Stati membri che non partecipano alla terza fase dell'Unione monetaria. Si applicano i tassi vigenti il primo giorno feriale di ottobre, e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Entrano in vigore il 1° gennaio dell'anno civile seguente.

Le voci contabili di cui al primo comma, lettere a) e b), sono definite nella direttiva 78/660/CEE del Consiglio⁷.

3. In deroga al paragrafo 2, l'autorità competente può consentire che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante l'attestazione di una o più banche o altri organismi finanziari che si dichiarino fideiussori dell'impresa, mediante garanzia bancaria o altro strumento simile, per gli importi di cui al paragrafo 2, lettera a). La garanzia bancaria può essere escussa dall'autorità competente che autorizza l'esercizio dell'attività e può essere svincolata esclusivamente con il suo consenso.
4. I conti annuali di cui al paragrafo 2 o la garanzia di cui al paragrafo 3, che devono essere verificati, sono quelli del soggetto economico stabilito sul territorio dello Stato membro in cui è prescritta l'autorizzazione e non quelli di eventuali altri soggetti stabiliti in un altro Stato membro.

Articolo 8

Condizioni relative al requisito dell'idoneità professionale

1. Ai fini dell'articolo 3, lettera d), il requisito dell'idoneità professionale è soddisfatto se la persona o le persone tenute a soddisfarlo ai sensi dell'articolo 4 possiedono le conoscenze corrispondenti al livello di formazione di cui all'allegato I, sezione I, nelle materie ivi elencate. L'idoneità deve essere accertata al termine di una formazione che implichi la frequenza obbligatoria di un corso di almeno 140 ore e dopo un esame scritto obbligatorio che può essere integrato da un esame orale. Gli esami devono essere organizzati in conformità all'allegato I, sezione II.
2. Solo le autorità e gli organismi riconosciuti a tal fine da uno Stato membro secondo i criteri definiti dallo stesso possono organizzare gli esami scritti e orali che consentono di accertare l'idoneità professionale. Gli Stati membri verificano periodicamente che le modalità secondo cui le autorità o gli organismi riconosciuti organizzano gli esami siano conformi all'allegato I.
3. Gli Stati membri riconoscono secondo criteri da essi definiti gli organismi atti a offrire ai candidati formazioni di qualità per un'efficace preparazione all'esame e onché, ai gestori dei trasporti che lo desiderino, formazioni permanenti per l'aggiornamento delle conoscenze. Gli Stati membri verificano periodicamente che tali organismi rispondano sempre ai criteri in base ai quali sono stati riconosciuti.
4. Gli Stati membri possono dispensare dalla formazione obbligatoria i candidati che dimostrino di possedere un'esperienza pratica a livello di direzione di almeno cinque anni in un'impresa di trasporti.
5. Qualsiasi Stato membro può dispensare dalla formazione obbligatoria in determinate materie i titolari di diplomi specifici da esso specificamente designati, rilasciati nell'ambito dell'istruzione superiore o dell'istruzione tecnica nello Stato stesso ed implicanti la frequenza di corsi relativi alle materie elencate all'allegato I.

⁷ GU L 222 del 14.8.1978, pag. 11. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 224, del 16.8.2008, pag. 1)

6. Ai fini della prova dell'idoneità professionale è presentato un attestato rilasciato dall'autorità o dall'organismo di cui al paragrafo 2. L'attestato non è trasferibile. L'attestato è conforme al modello di certificato di cui all'allegato II ed è munito del timbro dell'autorità o dell'organismo riconosciuto che lo ha rilasciato.
7. La Commissione adatta gli allegati I e II al progresso tecnico. Le misure dirette a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 25, paragrafo 3, per quanto riguarda l'allegato I, e secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 25, paragrafo 4, per quanto riguarda l'allegato II.
8. Gli scambi di esperienze e di informazioni fra Stati membri in materia di formazione, esame e riconoscimento sono vivamente incoraggiati, principalmente ma non esclusivamente tramite il comitato di cui all'articolo 25 nonché tramite altri organismi che possono essere designati dalla Commissione.

CAPO III

Autorizzazione e sorveglianza

Articolo 9

Autorità competenti

1. Ciascuno Stato membro designa una o più autorità competenti per assicurare la corretta attuazione del presente regolamento. Le autorità competenti sono incaricate di:
 - a) istruire le domande presentate dalle imprese;
 - b) autorizzare l'esercizio dell'attività, nonché sospendere e revocare le autorizzazioni rilasciate;
 - c) dichiarare una persona fisica inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa in qualità di gestrice dei trasporti;
 - d) procedere ai controlli necessari per verificare se un'impresa soddisfa i requisiti di cui all'articolo 3.
2. Le autorità competenti rendono pubbliche tutte le condizioni imposte dal presente regolamento, nonché eventuali altre disposizioni nazionali, le procedure che i candidati interessati devono seguire e le relative informazioni particolareggiate.

Articolo 10

Istruzione e registrazione delle domande

1. L'autorità competente rilascia l'autorizzazione a esercitare l'attività di trasportatore su strada all'impresa che ne faccia domanda e che possieda i requisiti di cui all'articolo 3.

2. L'autorità competente iscrive nel registro elettronico di cui all'articolo 15 il nome del gestore dei trasporti designato dall'impresa, l'indirizzo della sede, il numero dei veicoli utilizzati e, se l'autorizzazione è valida per i trasporti internazionali, il numero di serie della licenza comunitaria e quello delle copie autenticate.
3. Il termine per l'istruzione della domanda di autorizzazione da parte dell'autorità competente è il più breve possibile e non supera i tre mesi.
4. A partire dalla data di interconnessione dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 15, paragrafo 5, l'autorità competente, per accertare l'onorabilità dell'impresa, verifica che nel corso degli ultimi due anni il gestore o i gestori dei trasporti designati non siano stati dichiarati in uno Stato membro incapaci di dirigere l'attività di trasporto di un'impresa a norma dell'articolo 13.
5. Le imprese che dispongono di un'autorizzazione a esercitare l'attività di trasportatore notificano entro 28 giorni all'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione eventuali cambiamenti nei dati di cui al paragrafo 2.

Articolo 11 *Controlli*

1. Le autorità competenti verificano che le imprese autorizzate a esercitare l'attività soddisfino in permanenza i requisiti di cui all'articolo 3. A tal fine, verificano ogni cinque anni che le imprese continuino a soddisfare tutti i requisiti di cui trattasi.
2. A integrazione delle verifiche di cui al paragrafo 1, le autorità competenti procedono a controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a rischio secondo il sistema che gli Stati membri hanno introdotto in applicazione dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸. Gli Stati membri estendono questo sistema di classificazione dei rischi a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento.
3. Ciascuno Stato membro esegue i controlli necessari per verificare se un'impresa continua a rispettare le condizioni di accesso all'attività, qualora ne faccia richiesta. Lo Stato membro informa la Commissione sui risultati dei controlli effettuati a seguito della richiesta e sulle misure adottate nel caso in cui l'impresa non rispetti le condizioni prescritte dal presente regolamento.

Articolo 12 *Diffida e revoca delle autorizzazioni*

1. Se constata che un'impresa non soddisfa più i requisiti di cui all'articolo 3, l'autorità competente, dopo aver inviato una diffida all'impresa stessa, revoca o sospende parzialmente o provvisoriamente l'autorizzazione a esercitare l'attività di trasportatore su strada che essa ha rilasciato.

⁸ GU L 102 del 11.4.2006, pag. 35.

2. L'autorità competente provvede ad inviare una diffida quando constatata che l'impresa rischia di non adempiere più uno dei requisiti di cui all'articolo 3. Nell'ipotesi in cui sia accertato l'inadempimento di uno dei requisiti, all'impresa viene assegnato, tramite la diffida, un termine affinché essa possa regolarizzare la sua situazione entro i seguenti limiti:
 - a) un termine non superiore a sei mesi per l'assunzione di un sostituto del gestore dei trasporti se quest'ultimo non soddisfa più i requisiti di onorabilità o di idoneità professionale, prorogabile di sei mesi in caso di decesso o di incapacità fisica del gestore dei trasporti;
 - b) un termine non superiore a sei mesi se l'impresa deve regolarizzare la propria situazione fornendo la prova di disporre di una sede effettiva e stabile;
 - c) un termine non superiore a sei mesi se il requisito della idoneità finanziaria non è soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare, sulla base di un piano finanziario fondato su ipotesi realistiche, che il requisito della idoneità finanziaria sarà nuovamente soddisfatto in via permanente a decorrere dall'esercizio contabile successivo.
3. L'autorità competente può prescrivere che le imprese soggette a parziale o provvisoria sospensione o revoca dell'autorizzazione provvedano affinché i gestori dei trasporti seguano il corso di formazione e sostengano l'esame di cui all'articolo 8 prima dell'adozione di qualsiasi misura di riabilitazione.

Articolo 13

Dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti

1. In caso di infrazioni da considerarsi gravi per la natura sistematica e premeditata e per il tentativo di dissimulare i fatti, l'autorità competente dichiara il gestore dei trasporti dell'impresa cui è stata revocata l'autorizzazione inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa.
2. Finché non sia stata presa alcuna misura di riabilitazione, l'attestazione di idoneità professionale di cui all'articolo 8, paragrafo 6, della persona dichiarata inidonea a dirigere le attività di trasporto non è valida in alcuno Stato membro.

Articolo 14

Decisioni delle autorità competenti e ricorsi

1. Le decisioni adottate dalle autorità competenti degli Stati membri in forza del presente regolamento che comportano il rigetto di una richiesta d'accesso all'attività di trasportatore su strada, la sospensione o la revoca di un'autorizzazione ovvero la dichiarazione di inidoneità devono essere motivate.

Le decisioni tengono conto delle informazioni disponibili sulle infrazioni commesse dall'impresa o da uno dei gestori dei trasporti in altri Stati membri e che possono pregiudicare l'onorabilità dell'impresa, nonché di tutte le altre informazioni a disposizione dell'autorità competente.

Le decisioni precisano le misure di riabilitazione applicabili in caso di sospensione dell'autorizzazione o di dichiarazione di inidoneità.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese oggetto del presente regolamento abbiano il diritto di ricorrere contro le decisioni di cui al paragrafo 1 dinanzi ad organismi o organi indipendenti e, successivamente, dinanzi ad organi giurisdizionali. La presentazione di ricorsi, compresi quelli dinanzi ad organi giurisdizionali, non ha natura sospensiva.

CAPO IV

Semplificazione e cooperazione amministrativa

Articolo 15

Registri elettronici nazionali

3. Ai fini dell'attuazione del presente regolamento, in particolare degli articoli 10, 11, 12, 13 e 26, ciascuno Stato membro tiene un registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto stradale che sono state autorizzate da un'autorità competente da esso designata a esercitare l'attività di trasportatore su strada. Il trattamento dei dati contenuti nel registro si svolge sotto il controllo dell'autorità pubblica designata a tal fine. Il registro elettronico è accessibile in collegamento diretto a tutte le autorità competenti di cui all'articolo 9 dello Stato membro in questione. Le altre autorità vi hanno accesso solo se sono debitamente investite di poteri di controllo e di sanzione sul trasporto stradale e se il loro personale è giurato.
 1. Il registro elettronico nazionale di uno Stato membro contiene i dati seguenti:
 - a) denominazione e forma giuridica dell'impresa;
 - b) indirizzo della sede;
 - c) nome dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento del requisito di onorabilità e di idoneità professionale e, se diverso, nome del rappresentante legale;
 - d) tipo di autorizzazione, numero di veicoli oggetto dell'autorizzazione e, se del caso, numero di serie della licenza comunitaria e delle copie autenticate;
 - e) numero, categoria e tipo di infrazioni gravi e di infrazioni lievi ripetute di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), che hanno dato luogo a una sanzione negli ultimi due anni;
 - f) nome delle persone che sono state dichiarate inidonee a dirigere le attività di trasporto di un'impresa nel corso degli ultimi due anni e misure di riabilitazione applicate.

2. I dati attinenti ad imprese riguardo alle quali l'autorizzazione sia stata parzialmente o provvisoriamente sospesa o revocata o quelli riguardanti persone dichiarata inidonee allo svolgimento dell'attività restano nel registro per due anni. Tali dati devono indicare i motivi della sospensione o della revoca delle autorizzazioni o della dichiarazione di inidoneità.
3. Gli Stati membri provvedono affinché tutti i dati del registro elettronico siano aggiornati ed esatti, in particolare quelli di cui al paragrafo 2, lettere e) ed f).
4. Gli Stati membri provvedono ad interconnettere i registri elettronici nazionali a livello comunitario entro il 31 dicembre 2010. L'interconnessione è attuata in modo che le autorità competenti di qualsiasi Stato membro possano consultare il registro elettronico di tutti gli Stati membri.
5. Ai fini del paragrafo 4, le modalità comuni relative al formato dei dati scambiati ed alle procedure tecniche per consultazione automaticamente dei registri elettronici degli altri Stati membri sono adottate dalla Commissione secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 25, paragrafo 2.
6. La Commissione può adottare qualsiasi iniziativa che ritenga utile per agevolare l'attuazione delle disposizioni di cui al paragrafo 4. Essa può prorogare il termine di cui al paragrafo 4. La decisione di proroga, diretta a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 25, paragrafo 4.

Articolo 16
Protezione dei dati personali

Per quanto riguarda l'applicazione della direttiva 95/46/CE, gli Stati membri provvedono in particolare affinché:

- (a) ogni soggetto sia informato ogni qual volta si registrino o s'intendano trasmettere a terzi i dati che lo riguardano. L'informazione indica l'identità dell'autorità responsabile del trattamento dei dati, il tipo dei dati trattati e le relative ragioni;
- (b) ogni soggetto abbia diritto di accesso ai dati che lo riguardano presso l'autorità responsabile del trattamento dei dati. Tale diritto è garantito senza limitazioni, a intervalli ragionevoli e senza scadenze o spese eccessive per l'autorità responsabile del trattamento dei dati e per il richiedente;
- (c) ogni soggetto abbia il diritto di ottenere la rettifica, la cancellazione o il blocco di dati incompleti o inesatti che lo riguardano;
- (d) ogni soggetto abbia il diritto di opporsi, per ragioni legittime e cogenti, al trattamento dei dati che lo riguardano. In caso di opposizione giustificata, i dati non possono più essere oggetto di trattamento.

Articolo 17
Cooperazione amministrativa fra Stati membri

1. Qualsiasi Stato membro, quando constata che un'impresa autorizzata da un'autorità competente di un altro Stato membro ha commesso un'infrazione e che la gravità della stessa può determinare la sospensione o la revoca dell'autorizzazione in base al presente regolamento, comunica all'altro Stato membro tutte le informazioni di cui dispone in merito all'infrazione e alle sanzioni che ha applicato.
2. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.
3. Gli Stati membri che scambiano informazioni nell'ambito del presente regolamento utilizzano i punti di contatto nazionali designati in applicazione del paragrafo 2.
4. Gli Stati membri che scambiano informazioni sulle infrazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, o sugli eventuali gestori dei trasporti dichiarati inadeguati a svolgere l'attività devono rispettare la procedura e i termini di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. .../..... ovvero all'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. .../..... . Ogni Stato membro quando riceve da un altro Stato membro la notifica di un'infrazione, inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

CAPO V

Riconoscimento reciproco degli attestati e degli altri titoli

Articolo 18
Attestati e altri documenti riguardanti l'onorabilità

1. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 4, il nuovo Stato membro di stabilimento ammette come prova sufficiente dell'onorabilità ai fini dell'accesso all'attività di trasportatore su strada la presentazione di un estratto del casellario giudiziario o, in mancanza di tale documento, di un documento equivalente, rilasciato da un'autorità giudiziaria o amministrativa competente dello Stato membro o degli Stati membri di provenienza del trasportatore, da cui risulti il possesso di tale requisito.
2. Quando prescrive ai propri cittadini determinate condizioni di onorabilità che non possono essere comprovate con il documento di cui al paragrafo 1, lo Stato membro ammette come prova sufficiente per i cittadini degli altri Stati membri l'attestato rilasciato dall' un'autorità giudiziaria o amministrativa competente dello Stato membro o degli Stati membri di provenienza che certifichi il rispetto delle condizioni prescritte. L'attestato si basa sui fatti precisi presi in considerazione nel nuovo Stato membro di stabilimento.

3. Se non è rilasciato dal paese di provenienza, il documento prescritto a norma dei paragrafi 1 e 2 può essere sostituito da una dichiarazione giurata o da una dichiarazione solenne prestata dall'interessato davanti all' un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, se del caso, davanti a un notaio dello Stato membro di provenienza, i quali rilasceranno un attestato certificante la prestazione del giuramento o della dichiarazione solenne in oggetto.
4. I documenti di cui ai paragrafi 2 e 3 non possono essere stati rilasciati più di tre mesi prima della presentazione. La stessa condizione vale per gli attestati di cui al paragrafo 3.

Articolo 19

Attestati relativi alla idoneità finanziaria

Quando prescrive per i suoi cittadini determinate condizioni di idoneità finanziaria a integrazione di quelle di cui all'articolo 7, lo Stato membro ammette come prova sufficiente, per i cittadini di altri Stati membri, un attestato rilasciato dall'autorità amministrativa competente dello Stato membro o degli Stati membri di provenienza che certifichi l'osservanza delle condizioni prescritte. Gli attestati si basano sui fatti precisi presi in considerazione nel nuovo Stato membro di stabilimento.

Articolo 20

Attestati di idoneità professionale

1. Gli Stati membri riconoscono come prova sufficiente dell'idoneità professionale gli attestati conformi al modello di certificato di cui all'allegato II rilasciati dalle autorità o dagli organismi riconosciuti a tal fine.
2. Gli attestati rilasciati prima del ... ai fini della prova dell'idoneità professionale in base alle disposizioni vigenti a tale data sono equiparati al certificato conforme al modello contenuto nell'allegato II e sono riconosciuti come prova dell'idoneità professionale in tutti gli Stati membri. Gli Stati membri possono tuttavia domandare un documento integrativo che comprovi l'esercizio effettivo dell'attività in questione in uno Stato membro per un periodo di tre anni. Alla data di presentazione dell'attestato l'attività in oggetto non deve essere terminata da più di cinque anni.

CAPO VI

Disposizioni finali

Articolo 21

Sanzioni

1. Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme del presente regolamento e adottano ogni provvedimento necessario per assicurare l'applicazione delle sanzioni stesse. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla

Commissione entro il ... e provvedono poi a dare immediata notificazione delle eventuali modificazioni successive.

2. Le sanzioni di cui al paragrafo 1 comprendono in particolare la sospensione provvisoria o parziale dell'autorizzazione a esercitare l'attività, la revoca delle autorizzazioni e la dichiarazione di inidoneità dei gestori dei trasporti. Le sanzioni comprendono anche la confisca del veicolo utilizzato dall'impresa che effettua trasporti senza disporre dell'autorizzazione prevista dal presente regolamento.
3. La Commissione redige l'elenco delle violazioni più gravi al presente regolamento che comportano almeno la sospensione parziale o provvisoria dell'autorizzazione a esercitare l'attività, la revoca dell'autorizzazione o la dichiarazione di inidoneità dei gestori dei trasporti. Tale misura, diretta a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 25, paragrafo 3.
4. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo le fattispecie d'infrazione di cui all'articolo 6, paragrafo 2, sono reciprocamente riconosciute.

Articolo 22

Salvaguardia dei diritti acquisiti

Le imprese che dimostrano di essere state autorizzate in uno Stato membro, in forza della normativa nazionale e anteriormente a determinate date, a esercitare l'attività di trasportatore di merci o di persone su strada nel settore dei trasporti nazionali o internazionali, sono dispensate dall'obbligo di fornire la prova dell'idoneità professionale di cui all'articolo 3, lettera c), fino al 1° gennaio 2012. Tali date sono le seguenti:

- a) il 1° gennaio 1975 per il Belgio, la Danimarca, la Germania, la Francia, l'Irlanda, l'Italia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi e il Regno Unito;
- b) il 1° gennaio 1981 per la Grecia;
- c) il 1° gennaio 1983 per la Spagna e il Portogallo;
- d) il 3 ottobre 1989 per il territorio dell'ex Repubblica democratica tedesca;
- e) il 1° gennaio 1995 per l'Austria, la Finlandia e la Svezia.

Articolo 23

Disposizioni transitorie

Le imprese che anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento dispongono di un'autorizzazione per esercitare l'attività di trasportatore su strada si conformano alle disposizioni del presente regolamento entro il termine di due anni a decorrere da tale data.

Articolo 24
Assistenza reciproca

1. Le autorità competenti degli Stati membri collaborano strettamente e si prestano reciprocamente assistenza ai fini dell'applicazione del presente regolamento. Esse assicurano la riservatezza delle informazioni scambiate.
2. Nel rispetto delle disposizioni applicabili in materia di protezione dei dati personali, le autorità competenti scambiano informazioni sulle condanne penali gravi inflitte e sulle infrazioni gravi commesse o su fatti gravi e precisi che possono avere conseguenze sull'esercizio dell'attività di trasportatore su strada.

Articolo 25
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85⁹.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 di quest'ultima.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto dell'articolo 8 della stessa.
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 bis, paragrafi dall'1 al 4, e paragrafo 5, lettera b), nonché l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

I termini di cui all'articolo 5 bis, paragrafo 3, lettera c), e paragrafo 4, lettere b) ed e), della decisione 1999/468/CE sono fissati a un mese.

Articolo 26
Relazioni sull'esercizio dell'attività

1. Ogni due anni gli Stati membri elaborano una relazione sulle attività delle autorità competenti e la trasmettono alla Commissione. La relazione comprende:
 - a) un'analisi del settore in relazione ai requisiti di onorabilità, idoneità finanziaria e idoneità professionale;
 - b) il numero, per tipo e per anno, delle autorizzazioni rilasciate, sospese e revocate, il numero di diffide, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni;
 - c) il numero dei certificati di idoneità professionale rilasciati ogni anno;

⁹ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

- d) statistiche sugli aggiornamenti dei registri elettronici nazionali;
 - e) un'analisi degli scambi di informazioni con gli altri Stati membri, comprendente in particolare il numero annuo di infrazioni constatate notificate a un altro Stato membro e il numero delle risposte ricevute in applicazione dell'articolo 17, paragrafo 2, nonché il numero annuo delle domande e risposte ricevute in applicazione dell'articolo 17, paragrafo 4.
2. Ogni due anni la Commissione elabora una relazione sull'esercizio dell'attività di trasportatore su strada per il Parlamento europeo e il Consiglio, basata sulle relazioni nazionali. La relazione contiene in particolare una valutazione dell'efficienza dello scambio di informazioni fra gli Stati membri. Essa è pubblicata contestualmente alla relazione di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006¹⁰.

Articolo 27
Elenchi delle autorità competenti

Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione l'elenco delle autorità competenti che ha designato per le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di trasportatore su strada, nonché l'elenco delle autorità o organismi riconosciuti per l'organizzazione degli esami. La Commissione pubblica l'elenco consolidato di tali autorità organismi relativo a tutta la Comunità nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 28
Comunicazione delle misure nazionali

Gli Stati membri comunicano alla Commissione quanto prima il testo delle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative di diritto interno che essi adottano nell'ambito disciplinato dal presente regolamento.

Articolo 29
Abrogazione

La direttiva 96/26/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti al presente regolamento.

¹⁰ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

Articolo 30
Entrata in vigore

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

Si applica a partire dal [...]

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il presidente
[...]

Per il Consiglio
Il presidente
[...]

ALLEGATO I

I. ELENCO DELLE MATERIE DI CUI ALL'ARTICOLO 8

Le conoscenze da prendere in considerazione per l'accertamento dell'idoneità professionale da parte degli Stati membri devono vertere almeno sulle materie indicate nel presente elenco, rispettivamente, rispettivamente per il trasporto su strada di merci e per il trasporto su strada di persone. In esse, i candidati autotrasportatori devono possedere il livello di conoscenze e di attitudini pratiche necessarie per dirigere un'impresa di trasporti.

Il livello minimo, indicato in appresso, non può essere inferiore al livello 3 della struttura dei livelli di formazione di cui all'allegato della decisione 85/368/CEE del Consiglio¹, vale a dire al livello raggiunto nel corso dell'istruzione obbligatoria completata sia da una formazione professionale e una formazione tecnica complementare, sia da una formazione tecnica scolastica o altra, di livello secondario.

A. Elementi di diritto civile

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere i principali contratti utilizzati nei trasporti su strada, nonché i diritti e gli obblighi che ne derivano;
- 2) essere in grado di negoziare un contratto di trasporto giuridicamente valido, in particolare per quanto riguarda le condizioni di trasporto.

Trasporto su strada di merci

- 3) essere in grado di esaminare un reclamo presentato del committente relativamente a danni derivanti da perdite o avarie delle merci durante il trasporto o al ritardo nella consegna, nonché di valutare gli effetti del reclamo sulla propria responsabilità contrattuale;
- 4) conoscere le disposizioni della convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) e gli obblighi da essa derivanti.

Trasporto su strada di persone

- 5) essere in grado di esaminare un reclamo presentato dal committente relativamente a danni provocati alle persone o ai loro bagagli in occasione di un incidente avvenuto durante il trasporto o relativo a danni derivanti da ritardo, nonché di valutare gli effetti del reclamo sulla propria responsabilità contrattuale.

¹ GUL 199 del 31.7.1985, pag. 56.

B. Elementi di diritto commerciale

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere le condizioni e le formalità previste per l'esercizio di un'attività commerciale e gli obblighi generali dei commercianti (registrazione, libri contabili, ecc.), nonché le conseguenze del fallimento;
- 2) possedere una conoscenza adeguata delle diverse forme di società commerciali e delle norme che ne disciplinano la costituzione e il funzionamento.

C. Elementi di diritto sociale

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere il ruolo e il funzionamento dei vari soggetti ed organismi sociali che operano nel settore dei trasporti su strada (sindacati, consigli di impresa, rappresentanti del personale, ispettori del lavoro, ecc.);
- 2) conoscere gli obblighi dei datori di lavoro in materia di previdenza sociale;
- 3) conoscere le norme applicabili ai contratti di lavoro subordinato delle diverse categorie di dipendente delle imprese di trasporto su strada (forma dei contratti, obblighi delle parti, condizioni e durata del lavoro, ferie pagate, retribuzione, risoluzione del contratto, ecc.);
- 4) conoscere le regole applicabili in materia di tempi di guida, di riposo e di lavoro, in particolare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 561/2006 del Consiglio², del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio³, la direttiva 2002/15/CE e la direttiva 2006/22/CE e le misure pratiche di applicazione di questi regolamenti;
- 5) conoscere le regole applicabili in materia di qualificazione iniziale e di formazione continua dei conducenti, in particolare quelle stabilite dalla direttiva 2003/59/CE.

D. Elementi di diritto tributario

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve conoscere in particolare le norme relative:

- 1) all'IVA per i servizi di trasporto;
- 2) alla tassa di circolazione degli autoveicoli;

² GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

³ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

- 3) alle imposte su alcuni autoveicoli utilizzati per i trasporti su strada di merci, nonché ai pedaggi e ai diritti di utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture;
- 4) alle imposte sui redditi.

E. Gestione commerciale e finanziaria dell'impresa

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere le disposizioni giuridiche e pratiche relative all'uso degli assegni, dei vaglia cambiari, dei pagherò cambiari, delle carte di credito e degli altri strumenti o mezzi di pagamento;
- 2) conoscere le diverse forme di crediti (bancari, documentari, fideiussioni, ipoteche, *leasing*, *renting*, *factoring*, ecc.), nonché gli oneri e gli obblighi che ne derivano;
- 3) sapere che cos'è un bilancio, come si presenta ed essere in grado di interpretarlo;
- 4) essere in grado di leggere e interpretare un conto dei ricavi;
- 5) essere in grado di effettuare un'analisi della situazione finanziaria e della redditività dell'impresa, in particolare in base ai rapporti finanziari;
- 6) essere in grado di redigere un bilancio;
- 7) conoscere i vari elementi che compongono il prezzo di costo (costi fissi, costi variabili, fondi di esercizio, ammortamenti, ecc.) ed essere in grado di effettuare calcoli per autoveicolo, per chilometro, per viaggio o per tonnellata;
- 8) essere in grado di elaborare un organigramma relativo a tutto il personale dell'impresa e organizzare programmi di lavoro, ecc.;
- 9) conoscere i principi degli studi di mercato (*marketing*), della promozione della vendita dei servizi di trasporto, dell'elaborazione di schede clienti, della pubblicità, delle pubbliche relazioni, ecc.;
- 10) conoscere i vari tipi di assicurazioni che si applicano ai trasporti stradali (assicurazioni di responsabilità, sulle persone trasportate, sulle cose trasportate, sui bagagli trasportati) nonché le garanzie e gli obblighi che ne derivano;
- 11) conoscere le applicazioni telematiche nel settore dei trasporti su strada.

Trasporto su strada di merci

- 12) essere in grado di applicare le norme in materia di fatturazione dei servizi di trasporti su strada di merci e conoscere il contenuto e gli effetti degli Incoterms;

- 13) conoscere le varie categorie di soggetti ausiliari dei trasporti, il loro ruolo, le loro funzioni e il loro eventuale statuto.

Trasporto su strada di persone

- 14) essere in grado di applicare le norme in materia di tariffazione e di formazione dei prezzi nei trasporti pubblici e privati di persone;
- 15) essere in grado di applicare le norme in materia di fatturazione dei servizi di trasporto su strada di persone.

F. Accesso al mercato

Trasporto su strada di merci e di persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere la normativa per le categorie dei trasporti su strada per conto di terzi, per la locazione di autoveicoli industriali e per il subappalto, in particolare le norme relative all'organizzazione ufficiale dell'attività, all'accesso all'attività, alle autorizzazioni per i trasporti su strada intracomunitari ed extracomunitari, ai controlli e alle sanzioni;
- 2) conoscere la normativa relativa alla costituzione di un'impresa di trasporto su strada;
- 3) conoscere i vari documenti necessari per l'effettuazione dei servizi di trasporto su strada ed essere in grado di procedere alle verifiche della presenza, sia all'interno dell'impresa che a bordo degli autoveicoli, dei documenti conformi relativi a ciascun trasporto effettuato, in particolare quelli concernenti l'autoveicolo, il conducente, la merce o i bagagli.

Trasporto su strada di merci

- 4) conoscere le norme relative all'organizzazione del mercato dei trasporti su strada di merci, agli uffici noli e alla logistica;
- 5) conoscere le formalità da effettuarsi in occasione del valico delle frontiere, la funzione dei documenti T e dei carnet TIR, nonché gli obblighi e le responsabilità che derivano dalla loro utilizzazione.

Trasporto su strada di persone

- 6) conoscere le norme relative all'organizzazione del mercato dei trasporti su strada di persone;
- 7) conoscere le norme relative all'istituzione di servizi di trasporto ed essere in grado di elaborare programmi di trasporto.

G. Norme tecniche e di gestione tecnica

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere le regole relative al peso e alle dimensioni degli autoveicoli negli Stati membri, nonché le procedure relative ai trasporti eccezionali che derogano a tali norme;
- 2) essere in grado di scegliere, in funzione delle esigenze dell'impresa, gli autoveicoli e i loro singoli elementi (telaio, motore, organi di trasmissione, sistemi di frenatura, ecc.);
- 3) conoscere le formalità relative all'omologazione, all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli;
- 4) essere in grado di tenere conto delle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni dei veicoli a motore e l'inquinamento acustico;
- 5) essere in grado di elaborare programmi di manutenzione periodica degli autoveicoli e delle apparecchiature.

Trasporto su strada di merci

- 6) conoscere i diversi tipi di congegni di movimentazione delle merci e di carico (sponde, container, palette, ecc.) ed essere in grado di stabilire procedure e istruzioni relative alle operazioni di carico e scarico delle merci (ripartizione del carico, accatastamento, stivaggio, bloccaggio, ecc.);
- 7) conoscere le varie tecniche del trasporto combinato rotaia-strada o con navi traghetto a caricamento orizzontale;
- 8) essere in grado di applicare le procedure volte a garantire il rispetto delle norme relative al trasporto di merci pericolose e di rifiuti, in particolare quelle derivanti dalla direttiva 94/55/CE del Consiglio⁴, dalla direttiva 96/35/CE del Consiglio⁵ e dal regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio⁶;
- 9) essere in grado di applicare le procedure volte a garantire il rispetto delle norme relative al trasporto di derrate deperibili, in particolare quelle derivanti dall'accordo sui trasporti internazionali di derrate deperibili e sui mezzi speciali da utilizzare per tali trasporti (ATP);
- 10) essere in grado di applicare le procedure volte a garantire il rispetto delle norme sui trasporto di animali vivi.

⁴ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7.

⁵ GU L 145 del 19.6.1996, pag. 10.

⁶ GU L 30 del 6.2.1993, pag. 1.

H. Sicurezza stradale

Trasporto su strada di merci e persone

Il candidato deve in particolare:

- 1) conoscere le qualifiche richieste ai conducenti (patente di guida, certificati medici, attestati di idoneità, ecc.);
- 2) essere in grado di intervenire per garantire il rispetto, da parte dei conducenti, delle norme, dei divieti e delle limitazioni alla circolazione vigenti nei vari Stati membri (limitazioni di velocità, precedenza, fermata e sosta, uso dei proiettori, segnaletica stradale, ecc.);
- 3) essere in grado di elaborare istruzioni destinate ai conducenti sulla verifica delle norme di sicurezza, in materia di condizioni del materiale da trasporto, delle apparecchiature e del carico, nonché di guida prudente;
- 4) essere in grado di istituire un codice di condotta da applicarsi in caso di incidente e di attuare procedure atte a evitare che si ripetano incidenti o infrazioni gravi;
- 5) essere in grado di attuare le procedure necessarie per fissare le merci in condizioni di sicurezza e conoscere le relative tecniche.

Trasporto su strada di persone

- 6) avere conoscenze elementari della geografia stradale degli Stati membri.

II. PROCEDURA D'ESAME

1. Gli Stati membri organizzano un esame scritto obbligatorio che possono integrare con un esame orale per verificare se i candidati trasportatori su strada possiedono il livello di conoscenze richiesto al punto I nelle materie ivi indicate e, in particolare, la idoneità di utilizzare gli strumenti e le tecniche ad essi correlati e di svolgere i compiti direttivi e di coordinamento previsti.
 - a) L'esame scritto obbligatorio si compone di due prove:
 - domande scritte sotto forma di domande a scelta multipla con quattro risposte alternative o domande a risposta diretta, o una combinazione delle due formule;
 - esercizi/studi di casi scritti.
- La durata minima di ciascuna delle due prove è di due ore.
- b) Qualora venga organizzato un esame orale, gli Stati membri possono subordinare la partecipazione a detto esame al superamento dell'esame scritto.

2. Se organizzano anche un esame orale, gli Stati membri devono prevedere, per ciascuna delle tre prove, una ponderazione dei punti che non può essere inferiore al 25% né superiore al 40% del punteggio complessivo attribuibile.

Se organizzano unicamente un esame scritto, gli Stati membri devono prevedere, per ciascuna prova, una ponderazione dei punti che non può essere inferiore al 40% né superiore al 60% del punteggio complessivo attribuibile.

3. Per l'insieme delle prove i candidati devono ottenere una media di almeno il 60% del punteggi complessivo attribuibile e la percentuale di punti ottenuti in una prova non deve essere inferiore al 50% del punteggio totalizzabile. Lo Stato membro ha facoltà di ridurre la percentuale dal 50% al 40% esclusivamente per una prova.

ALLEGATO II

COMUNITÀ EUROPEA

(Cartoncino di colore beige – formato DIN A4 carta sintetica 150g/m2 o superiore)

(Testo redatto nella lingua, nelle lingue o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia l'attestato)

Sigla identificativa dello Stato membro interessato ¹	Denominazione dell'autorità o dell'organismo competente ²
--	--

ATTESTATO DI IDONEITÀ PROFESSIONALE PER IL TRASPORTO SU STRADA DI MERCI [PERSONE]³

N.

.....
attesta che⁴

nato/a a il

ha seguito la formazione e ha superato le prove dell'esame (anno:.....; sessione:.....)⁵ organizzato per ottenere l'attestato di idoneità professionale per il trasporto su strada di merci [persone]⁶, conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n.del.....

Il presente attestato costituisce la prova sufficiente dell'idoneità professionale di cui all'articolo 20, paragrafo 1, del regolamento (CE) n.del che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada.

Rilasciato a, il

.....⁷

¹ Sigla identificativa dello Stato: (B) Belgio, (BG) Bulgaria, (CZ) Repubblica ceca, (DK) Danimarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (IRL) Irlanda, (I) Italia, (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, (L) Lussemburgo, (H) Ungheria, (NL) Paesi Bassi, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portogallo, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacchia, (FIN) Finlandia, (S) Svezia, (UK) Regno Unito

² Autorità oppure organismo preventivamente designato a tal fine, da ogni Stato membro della Comunità europea, per rilasciare il presente attestato.

³ Cancellare la voce che non interessa

⁴ Cognome e nome; luogo e data di nascita

⁵ Identificazione dell'esame

⁶ Cancellare la voce che non interessa

⁷ Timbro e firma dell'autorità o dell'organismo riconosciuto che rilascia il certificato