



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate C - Land
C.1 - Road Transport

Pacchetto Mobilità I

Regole sul ritorno del veicolo nello stato membro di stabilimento a decorrere dal 21 febbraio 2022

Domande e risposte

Date: 25/05/2022

Version: 1

Target audience: Imprese di trasporto su strada, conducenti professionisti,
forze dell'ordine

Commento generale: questo è destinato alla pubblicazione su Internet. Potrebbe essere tradotto.

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111
Tel. direct line +32 229-94365

Emmanuel.CABAU@ec.europa.eu

Articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1071/2009 modificato dal regolamento (UE) 2020/1055

DISCLAIMER: *Questo documento è stato preparato dai servizi della Commissione e non impegna la Commissione europea. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a interpretare autorevolmente il diritto dell'Unione.*

Norma applicabile: "al fine di soddisfare il requisito [di avere uno stabilimento effettivo e stabile in uno Stato membro] di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), nello Stato membro di stabilimento un'impresa (...) organizza l'attività del suo parco veicoli in modo da garantire che i veicoli che sono a disposizione dell'impresa e sono utilizzati in trasporto internazionale ritornino in uno dei centri operativi di tale Stato membro almeno entro otto settimane dalla sua partenza" [articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009].¹"

I. Sostanza della regola

Quali veicoli rientrano nella regola?

Questa regola si applica a

- Veicoli o insiemi di veicoli utilizzati per il trasporto internazionale di merci per conto terzi che lasciano lo Stato Membro di stabilimento.

Per quanto riguarda i rimorchi o i semirimorchi, questa norma si applica ad essi nella misura in cui sono a disposizione dei trasportatori di merci su strada ai sensi dell'articolo 5, lettere e) e g), del regolamento (CE) n. 1071/2009 e come tali sono immatricolati o immessi in circolazione e autorizzati ad essere utilizzati conformemente alla legislazione dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa;

1.

- veicoli a motore costruiti e attrezzati in modo da essere idonei al trasporto di più di nove persone, compreso il conducente, e destinati a tale scopo, se utilizzati per il trasporto internazionale di passeggeri a pagamento.

Tuttavia, in applicazione dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009, salvo disposizione contraria del diritto nazionale, questa norma non si applica alle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada unicamente mediante:

- nel caso di trasportatori di merci su strada, di veicoli a motore o di insiemi di veicoli, la cui massa a carico ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;
- veicoli utilizzati da imprese che effettuano servizi di trasporto di passeggeri su strada esclusivamente a fini non commerciali o che esercitano un'attività principale diversa da quella di trasportatore di passeggeri su strada²;
- veicoli a motore con una velocità massima autorizzata non superiore a 40 km/h.

¹ regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare la professione di trasportatore su strada e che abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, GU L 300 del 14.11.2009, pag.

² Ai sensi del regolamento, qualsiasi trasporto su strada, diverso dal trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non è prevista alcuna remunerazione diretta o indiretta ricevuto e che non genera direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non è legato all'attività professionale, è da considerarsi trasporto esclusivamente a fini non commerciali.

Articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1071/2009 modificato dal regolamento (UE) 2020/1055

<p>2.</p>	<p>Dove deve tornare il veicolo?</p> <p>Il veicolo dovrebbe tornare in uno dei centri operativi dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che dispone del veicolo .</p> <p>Lo Stato membro di stabilimento si riferisce allo Stato membro in cui l'impresa è stabilita, indipendentemente dal fatto che il suo gestore dei trasporti provenga da un altro paese [articolo 2, punto 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009].</p> <p>L'articolo 5 del presente regolamento stabilisce i criteri per i trasportatori su strada per avere uno stabilimento effettivo e stabile in uno Stato membro.</p> <p>È inoltre lo Stato membro che ha concesso all'impresa l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009.</p> <p>Il requisito non è soddisfatto se i veicoli ritornano a succursali o filiazioni in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di stabilimento.</p> <p>Il veicolo può tornare ogni volta allo stesso centro operativo o a un centro operativo diverso nello Stato membro in cui è stabilita l'impresa.</p>
<p>3.</p>	<p>Per quanto tempo deve tornare il veicolo?</p> <p>Il regolamento non specifica il periodo di tempo per il quale il veicolo deve tornare, che può quindi essere di breve durata a condizione che siano rispettate le norme sui tempi di guida di cui al regolamento (CE) n. 561/2006.³</p> <p>Come spiegato al considerando 8 del regolamento (UE) 2020/1055⁴, gli operatori quando pianificano il rimpatrio possono cercare di combinarlo con alcune attività da svolgere, come la manutenzione del veicolo, l'ispezione tecnica o l'operazione di trasporto che termina nello Stato membro di stabilimento al fine di ottimizzare le operazioni.</p> <p>Inoltre, l'obbligo di ritorno nello Stato membro di stabilimento non dovrebbe richiedere che un numero specifico di operazioni sia effettuato nello Stato membro di stabilimento o limitare in altro modo la possibilità degli operatori di fornire servizi in tutto il mercato interno.</p> <p>Il ciclo per tali ritorni dovrebbe preferibilmente essere sincronizzato con l'obbligo per l'impresa di trasporto di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 di organizzare le proprie operazioni in modo da consentire al conducente di tornare a casa almeno ogni quattro settimane, in modo che entrambi gli obblighi possano essere adempiuti attraverso il ritorno del conducente insieme al</p>

³ regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e che abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

⁴ regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 al fine di adeguarli all'evoluzione del settore dei trasporti su strada, GU L 249 del 31.7.2020, pag.

Articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1071/2009 modificato dal regolamento (UE) 2020/1055

	veicolo al più tardi ogni secondo ciclo di quattro settimane.
4.	Come deve tornare il veicolo? Il regolamento non specifica come il veicolo deve tornare. Può quindi tornare con qualsiasi altro mezzo di trasporto come treno, traghetto o autotrasportatore, anche per una parte del viaggio.
I. Tempistica	
5.	Come viene calcolato il periodo di 8 settimane ? Il veicolo dovrebbe essere restituito a uno dei centri operativi dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento almeno otto settimane dopo aver lasciato tale Stato membro. Secondo le norme dell'UE sul calcolo dei periodi, delle date e dei termini, il periodo complessivo di 8 settimane di cui trattasi decorre dalle ore 0:00 del giorno successivo all'uscita del veicolo dallo Stato membro di stabilimento e termina alla fine dello stesso giorno dell'ottava settimana successiva ⁵ . Il veicolo dovrebbe pertanto tornare a tale centro operativo o a qualsiasi altro centro operativo dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento, al più tardi alle ore 23:59 dello stesso giorno della settimana, 8 settimane dopo. Ad esempio, se il veicolo lascia lo Stato membro di stabilimento in qualsiasi momento martedì 29 marzo 2022, dovrebbe tornare in qualsiasi centro operativo dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento al più tardi alla fine (h 23:59) di mercoledì 25 maggio 2022.
6.	Come vengono presi in considerazione i giorni festivi e i fine settimana per quanto riguarda il calcolo del periodo di 8 settimane? Secondo le norme dell'UE sul calcolo dei periodi, delle date e dei termini, se l'ultimo giorno di un periodo espresso in settimane è un giorno festivo, domenica o sabato, il periodo termina con ⁶ la scadenza dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo. Dato che l'obbligo riguarda la riconsegna del veicolo nello Stato membro di stabilimento, sono pertinenti solo i giorni festivi in tale Stato membro.

⁵ Regolamento (CEE, Euratom) n. 1182/71 del Consiglio, del 3 giugno 1971, che stabilisce le norme applicabili ai periodi, datteri e termini (GU L 124 dell' 8.6.1971, pag. 1).

⁶ Regolamento (CEE, Euratom) n. 1182/71.

Articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1071/2009 modificato dal regolamento (UE) 2020/1055

Di conseguenza, se il veicolo lascia la centrale operativa in qualsiasi momento venerdì 25 marzo 2022, il periodo di 8 settimane terminerà sabato 21 maggio 2022. Tuttavia, poiché l'ultimo giorno di tale termine è un sabato, il periodo è considerato terminare alle h 23:59 del giorno lavorativo successivo, vale a dire lunedì 23 maggio 2022.

III. Applicazione e controllo

In che modo un'impresa di trasporto deve dimostrare di aver adempiuto all'obbligo?

7.

Le autorità competenti degli Stati membri effettuano i controlli necessari per verificare e controllare il rispetto del requisito di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009. A tal fine possono utilizzare tutti i mezzi proporzionati ed efficaci per verificare il rispetto dell'obbligo. Le imprese di trasporto sono tenute a fornire prove evidenti del fatto che i veicoli a loro disposizione ritornano in uno dei centri operativi del loro Stato membro di stabilimento almeno entro otto settimane dall'uscita dallo Stato membro.

Dovrebbero essere in grado di utilizzare qualsiasi prova per dimostrare la conformità a tale requisito.

La valutazione delle prove è effettuata dalle autorità di controllo dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa, sotto il controllo delle autorità giudiziarie competenti.

In pratica, le imprese possono presentare, su richiesta delle autorità, qualsiasi documento che dimostri l'ubicazione del veicolo nel luogo di stabilimento nelle ultime 8 settimane e/o ogni 8 settimane. Tali documenti possono essere, ad esempio, le registrazioni del tachigrafo o i registri di servizio dei conducenti o le lettere di vettura.

I dati del tachigrafo possono essere utilizzati come prova?

8.

I dati del tachigrafo possono essere utilizzati per dimostrare che un determinato veicolo è stato ricondotto nello Stato membro in cui l'impresa che lo ha a disposizione è stabilita, al termine delle 8 settimane precedenti.

Per i veicoli dotati di tachigrafo intelligente a norma del regolamento (UE) n. 165/2014, i dati del tachigrafo possono⁷ essere ulteriormente utilizzati per dimostrare che il veicolo è stato restituito a uno dei centri operativi dell'impresa in tale Stato membro.

Il controllo dei tachigrafi può avvenire durante i controlli su strada o i controlli nei locali dell'impresa ed è un modo affidabile ed efficace per dimostrare la conformità alla norma sulla riconsegna del veicolo.

In caso di controllo su strada, l'impresa dovrebbe sempre avere la possibilità di dimostrare il rispetto dell'obbligo in una fase successiva attraverso documenti e prove disponibili nei locali

⁷ regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag..

Articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CE) n. 1071/2009 modificato dal regolamento (UE) 2020/1055

	dell'impresa.
	Come dovrebbe svolgersi la cooperazione tra gli Stati membri?
9.	<p>Qualora i dati disponibili nel veicolo o presso il conducente non siano sufficienti a certificare la conformità o la non conformità alle disposizioni della norma sul controllo del ritorno del veicolo, della restituzione del veicolo, l'obbligo dovrebbe avvenire attraverso la cooperazione tra l'autorità di controllo di uno Stato membro in cui l'impresa è attiva e le autorità competenti del comitato membro in cui l'impresa è stabilita è stabilito.</p> <p>Infatti, le autorità competenti degli Stati membri hanno l'obbligo, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009, di cooperare strettamente e di prestarsi rapidamente assistenza reciproca e qualsiasi altra informazione pertinente al fine di facilitare l'attuazione e l'applicazione di tale regolamento.</p> <p>Le autorità competenti di ogni Stato membro devono in particolare rispondere alle richieste di informazioni presentate da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri ed effettuare controlli, ispezioni e indagini in merito al rispetto, da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio, dell'obbligo di uno stabilimento effettivo e stabile in uno Stato membro, anche per quanto riguarda la restituzione del veicolo.</p> <p>Tale cooperazione amministrativa e assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri è attuata attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012⁸.</p>

⁸ regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione, GU L 316 del 14.11.2012, pag.