

Bruxelles, 27 novembre 2023
(OR. en)

15972/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0155(COD)**

**TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	15208/23
n. doc. Comm.:	9734/23
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri – Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 24 maggio 2023 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri.

2. Obiettivi della proposta sono una distribuzione più flessibile delle interruzioni e dei periodi di riposo per i conducenti professionali che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri e un allineamento delle norme tra servizi di questo tipo a livello internazionale e nazionale. La Commissione non propone modifiche alla durata minima delle interruzioni o dei periodi di riposo o ai periodi di guida massimi. L'obiettivo generale è garantire ai passeggeri servizi di trasporto efficienti e di elevata qualità e, nel contempo, migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, in particolare per ridurre al minimo lo stress e la stanchezza.
3. Le norme speciali in materia di interruzioni e periodi di riposo per i servizi occasionali di trasporto passeggeri sono motivate dalle caratteristiche di tali servizi, che sono diversi dal servizio regolare passeggeri e dal trasporto merci su strada. Sono interessati aspetti quali
 - stagionalità,
 - interazioni con i passeggeri,
 - frequenti modifiche ad hoc della programmazione,
 - periodo di guida giornaliero medio inferiore e
 - guida più concentrata all'inizio e alla fine del viaggio.

Nel 2020 i legislatori europei hanno chiesto alla Commissione di valutare eventuali norme al riguardo¹.

¹ Si veda l'articolo 8, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 561/2006, inserito dal regolamento modificativo (UE) 2020/1054, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

4. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta, con Henna VIRKKUNEN (EPP, FI) in qualità di relatrice, e la commissione per l'occupazione e gli affari sociali (EMPL) quale commissione associata, con Marianne VIND (S&D, DK) in qualità di relatrice. Il 7 novembre 2023 si è tenuta una votazione sulla relazione dell'on. VIND e il 16 novembre 2023 si è tenuta una votazione sulla relazione dell'on. VIRKKUNEN. La votazione in Aula è prevista per la settimana dall'11 al 14 dicembre 2023.
5. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere il 21 settembre 2023. Il Comitato delle regioni ha deciso di non formulare un parere.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

6. La proposta e la relativa valutazione d'impatto sono state presentate al gruppo "Trasporti terrestri" il 7 giugno 2023 sotto la presidenza svedese. Alcune delegazioni hanno sottolineato che avrebbero preferito fosse stato condotto uno studio scientifico complementare per valutare i possibili effetti delle nuove norme sull'affaticamento dei conducenti.
7. Il testo legislativo è stato quindi discusso tra il 7 luglio e il 13 novembre 2023 sotto la presidenza spagnola. Le delegazioni hanno in linea di massima sostenuto l'introduzione di norme più flessibili per i conducenti nei servizi occasionali di trasporto passeggeri. Le loro opinioni divergono quanto alla portata auspicata della flessibilità e delle correlate salvaguardie, in particolare per quanto riguarda le interruzioni minime del tempo di guida e il rinvio dell'inizio del riposo giornaliero. Inoltre, molte delegazioni hanno espresso preoccupazione per la controllabilità in termini di complessità delle norme che ne derivano, dei mezzi tecnici di controllo e dei documenti giustificativi a bordo dell'autobus.
8. Nel settembre 2023 la presidenza ha elaborato una proposta di compromesso volta a formulare in modo equilibrato l'ambito di applicazione della flessibilità e delle correlate salvaguardie e a rafforzare le disposizioni in materia di controllo. Il rappresentante della Commissione ha difeso la proposta della Commissione e ha mostrato apertura nei confronti di adeguamenti limitati del testo.

9. L'ultima riunione del gruppo ha avuto luogo il 13 novembre 2023. La maggior parte delle delegazioni ha sostenuto il compromesso della presidenza. Una delegazione non vede un equilibrio sufficiente nel compromesso. Per quanto attiene alle norme specifiche in materia di interruzioni e periodi di riposo, alcune delegazioni hanno ribadito la richiesta di rafforzare la salvaguardia in relazione alla flessibilità nell'effettuazione di interruzioni durante il periodo di guida in giorni in cui il periodo di guida totale non supera le sei ore (anziché sette ore), richiesta che è stata respinta da altre delegazioni. Queste altre delegazioni potrebbero accettare il limite fissato a sette ore ma, come il rappresentante della Commissione, avrebbero invece preferito un limite relativo alla guida diurna. Varie delegazioni hanno nuovamente chiesto maggiore flessibilità nel rinvio del periodo di riposo giornaliero e un'applicazione di tale deroga ai viaggi di durata pari o superiore a quattro giorni (anziché sei giorni).
10. Quanto alle disposizioni in materia di controllo, alcune delegazioni, tuttavia, le ritengono troppo onerose e i pareri delle delegazioni divergono circa la maggiore opportunità o meno che l'armonizzazione del foglio di viaggio sia resa obbligatoria o, addirittura, prevista direttamente nel regolamento. Inoltre, alcune delegazioni auspicano che sia incentivata l'introduzione di una futura versione del tachigrafo subordinando il ricorso alle deroghe alla sua presenza a bordo, mentre altre si oppongono a tale approccio ritenuto troppo rigido.
11. A seguito delle modifiche apportate al compromesso dopo tale riunione, il 22 novembre 2023 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha preparato il fascicolo in vista di un orientamento generale in sede di Consiglio¹. Le delegazioni hanno appoggiato il compromesso. Due delegazioni hanno ribadito la loro richiesta di maggiore flessibilità nell'ambito di applicazione dei viaggi durante i quali si potrebbe ricorrere alla possibilità di posticipare il periodo di riposo giornaliero (nuovo articolo 8, paragrafo 2 bis, del regolamento modificato). Alcune altre delegazioni hanno espresso la loro preferenza per una salvaguardia, all'articolo 7, che limiti la deroga alle ore diurne. La presidenza ha concluso il dibattito, dopo aver chiarito il testo del nuovo paragrafo 5 dell'articolo 16 del regolamento modificato, indicando che la proposta dovrebbe essere presentata al Consiglio in vista di un orientamento generale.

¹ Doc. 15208/23.

12. Le modifiche principali alla proposta della Commissione possono essere riassunte come segue:
- per quanto riguarda le interruzioni regolari del periodo di guida giornaliero, la deroga che consente di utilizzare interruzioni più brevi consentirà varie interruzioni che coprono complessivamente 45 minuti, a condizione che ciascuna interruzione abbia una durata di almeno 15 minuti. La deroga può essere utilizzata solo se il tempo di guida giornaliero accumulato non supera le sette ore;
 - per quanto riguarda l'opzione di posticipare il periodo di riposo giornaliero (articolo 8, paragrafo 2 bis), la durata del rinvio è stata limitata a un'ora, ma tale opzione può essere utilizzata due volte durante un viaggio in funzione della sua durata. La copertura è stata estesa ai viaggi di una durata di almeno sei giorni (anziché otto);
 - per quanto riguarda le disposizioni in materia di controllo (articolo 16), la presenza a bordo di un foglio di viaggio, già utilizzato per i servizi internazionali occasionali di trasporto passeggeri, servirà da base per giustificare qualsiasi deroga. La Commissione può armonizzare i fogli di viaggio per il loro utilizzo nei servizi nazionali;
 - durante i controlli su strada, devono essere presentati anche i fogli di viaggio relativi ai viaggi effettuati in passato;
 - la Commissione lavorerà a un aggiornamento delle specifiche del tachigrafo, in modo che il tipo di trasporto di passeggeri possa essere letto dal tachigrafo;
 - all'articolo 19 è stato chiarito che gli Stati membri possono indagare le infrazioni alle norme sul tachigrafo commesse in un altro Stato membro quando l'infrazione è rilevata sul loro territorio e non è stata ancora imposta alcuna sanzione.

IV. **CONCLUSIONI**

13. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" a concordare un orientamento generale sul testo di compromesso che figura in allegato alla presente relazione nella sessione del 4 dicembre 2023.

2023/0155 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

- (1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore del trasporto su strada efficiente, sicuro e socialmente responsabile, nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. È pertanto essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione e di facile esecuzione e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.
- (2) Le norme relative ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, alle interruzioni minime e ai periodi di riposo giornalieri e settimanali di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ si applicano agli operatori dei servizi di trasporto su strada e ai conducenti, indipendentemente dal fatto che effettuino il trasporto di passeggeri o di merci o che, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, esso sia regolare o occasionale.
- (3) Tuttavia le specificità del settore del trasporto occasionale di passeggeri su strada non sono condivise dal settore del trasporto di merci su strada o dal settore del trasporto regolare di passeggeri su strada. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada è caratterizzato da un'elevata stagionalità e da diverse durate dei periodi di guida, che dipendono dalle attività turistiche svolte dai passeggeri. Deve poter soddisfare, ove possibile, le richieste non programmate ed estemporanee dei passeggeri in termini di ulteriori fermate e modifiche dell'itinerario o dell'orario. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada comporta generalmente un tempo di guida inferiore rispetto al trasporto di merci o ai servizi regolari di trasporto effettuati con autobus. Inoltre i conducenti dormono di solito in hotel e viaggiano raramente di notte. D'altro canto, durante l'orario di lavoro, i conducenti potrebbero dover svolgere alcune attività aggiuntive, spesso derivanti dalle interazioni con i passeggeri.

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

- (4) La valutazione ex post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha concluso che alcune delle norme uniformi relative alle interruzioni minime e ai periodi di riposo non sono adatte alle specificità dei servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada. Ulteriori valutazioni effettuate dalla Commissione a tale riguardo hanno dimostrato che alcuni obblighi del regolamento (CE) n. 561/2006 in materia di interruzioni e periodi di riposo giornalieri e settimanali sono inadeguati e impraticabili per i conducenti e gli operatori che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada, in quanto hanno un impatto negativo sulla capacità di organizzare servizi occasionali passeggeri efficienti e di elevata qualità, sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, di conseguenza, sulla sicurezza stradale.
- (5) È pertanto opportuno adattare gli obblighi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo per adeguarli ai requisiti specifici dei servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada. È inoltre opportuno allineare le norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada a livello nazionale e internazionale.
- (6) Norme più flessibili nella programmazione delle interruzioni e dei periodi di riposo giornalieri dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada non dovrebbero in alcun modo compromettere la sicurezza dei conducenti, la sicurezza stradale, aumentare il livello di stanchezza dei conducenti o comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro. Tale flessibilità, che si applicherebbe ai periodi di 24 ore con meno di sette ore di guida accumulate, non dovrebbe pertanto modificare le attuali norme sulle interruzioni minime totali, sui periodi di guida massimi giornalieri e settimanali e sul periodo di guida massimo quindicinale. Dovrebbero continuare ad applicarsi senza modifiche anche i requisiti minimi in materia di orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, di cui alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

- (7) Al fine di garantire una definizione uniforme di servizio occasionale passeggeri, è necessario chiarire che la definizione di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ disciplina sia i servizi nazionali sia quelli internazionali. È inoltre opportuno aggiornare il riferimento al regolamento (CE) n. 1073/2009, che ha abrogato il regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio².
- (8) Una maggiore flessibilità nella programmazione delle interruzioni per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada non dovrebbe impedire a tali conducenti di effettuare interruzioni della durata minima necessaria per consentire loro di riposare adeguatamente. È pertanto opportuno fissare una durata minima per ciascuna interruzione. Pertanto i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada dovrebbero essere autorizzati a suddividere la loro interruzione obbligatoria in interruzioni separate di almeno 15 minuti ciascuna, oltre all'altra possibilità di frazionare un'interruzione.
- (9) Per garantire che non si abusi della maggiore flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada, è essenziale delimitare chiaramente l'ambito di applicazione di tale flessibilità e prevedere controlli adeguati. I conducenti dovrebbero pertanto poter rinviare l'inizio dei loro periodi di riposo giornalieri per un periodo massimo di un'ora, nei casi in cui il periodo di guida per tale giorno non abbia superato le sette ore, e dovrebbero rinviare l'inizio solo quando effettuano singoli servizi occasionali di durata pari o superiore a sei giorni. Tale flessibilità dovrebbe essere ulteriormente limitata affinché la deroga possa essere utilizzata una sola volta durante il periodo del viaggio, o due volte nel caso di singoli servizi occasionali di durata pari o superiore a otto giorni. Il ricorso alla deroga non modifica l'ultima ora di inizio di un periodo di riposo settimanale. Dovrebbe inoltre essere possibile controllare tali circostanze mediante un tabulato dell'apparecchio di controllo o del registro di servizio, in aggiunta alle registrazioni del tachigrafo.

¹ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (rifusione) (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

² Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1).

- (10) Limitare la possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 periodi consecutivi di 24 ore esclusivamente ai servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri ha un impatto negativo in termini di concorrenza non distorta ed equa tra gli operatori, in particolare le piccole e medie imprese. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri potrebbero fornire i loro servizi alle medesime condizioni dei servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri in termini di distanza percorsa o di durata o di servizi prestati ai passeggeri. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri dovrebbero pertanto beneficiare di tale possibilità.
- (10 bis) Al fine di consentire controlli efficaci ed efficienti del corretto utilizzo della flessibilità nella programmazione delle interruzioni e della possibilità di rinviare i periodi di riposo giornalieri e settimanali nel caso dei servizi occasionali passeggeri, i conducenti dovrebbero tenere a bordo del veicolo, per tutta la durata del viaggio, un "foglio di viaggio" contenente le informazioni chiave sul viaggio; tale foglio di viaggio è già utilizzato nel servizio di trasporto occasionale internazionale passeggeri a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009. In linea con le disposizioni in materia di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014 sulla tenuta di registrazioni manuali, i conducenti dovrebbero inoltre tenere a bordo copie cartacee o elettroniche dei fogli di viaggio riguardanti i trasporti occasionali effettuati nei 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, nei 56 giorni precedenti. In sede di revisione delle specifiche tecniche del tachigrafo, la Commissione dovrebbe prevedere la possibilità di registrare il tipo di servizio passeggeri (servizio regolare o occasionale passeggeri).
- (10 ter) Il regolamento (CE) n. 561/2006 impone agli Stati membri di stabilire norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione di tale regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e di garantirne l'attuazione. Nella sentenza nella causa C-906/19, la Corte di giustizia ha chiarito che agli Stati membri è preclusa la possibilità di imporre una sanzione dopo aver rilevato un'infrazione al regolamento (UE) n. 165/2014 commessa sul territorio di un altro Stato membro e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, e ha riconosciuto, al punto 45, che "[n]ella misura in cui questo aspetto della normativa dell'Unione vigente può avere effetti negativi sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla sicurezza stradale, spetta al legislatore dell'Unione decidere se modificarle". Dato che le infrazioni ai due regolamenti suddetti si verificano spesso contemporaneamente e che l'obiettivo del regolamento (UE) n. 165/2014 è garantire il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno che l'imposizione di sanzioni a un'impresa o a un conducente per un'infrazione rilevata sul territorio di uno Stato membro, ma commessa sul territorio di un altro Stato membro, possa riguardare infrazioni a entrambi i regolamenti.

(11) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire garantire una concorrenza leale e migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale attraverso l'armonizzazione delle norme sulle interruzioni e sui periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada, e garantire che gli Stati membri possano imporre sanzioni in caso di infrazioni alle norme sul tachigrafo rilevate sul loro territorio, indipendentemente dal luogo in cui tali infrazioni siano state commesse, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, per via della natura degli obiettivi, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 561/2006,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) L'articolo 4 è così modificato:

a) la lettera n) è sostituita dalla seguente:

"n) "servizio regolare passeggeri": i servizi nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all'articolo 2, punti 2) e 3), del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

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

b) è inserita la seguente lettera n bis):

"n bis) "servizio occasionale passeggeri": i servizi occasionali nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009";

2) all'articolo 7 è aggiunto il quarto comma seguente:

"Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo tale da rispettare il primo comma, a condizione che il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore.";

3) L'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. A condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore può derogare al paragrafo 2, primo comma, prendendo per una volta il periodo di riposo giornaliero entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, a condizione che il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore.";

b) al paragrafo 6 bis, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 periodi consecutivi di 24 ore a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:";

c) al paragrafo 6 bis, la lettera a) è soppressa;

4) all'articolo 16 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"4. Ai fini dei controlli su strada, il conducente è in grado di giustificare il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 7, paragrafo 4, e all'articolo 8, paragrafi 2 bis e 6 bis:

a) tenendo a bordo del veicolo un modulo compilato ("foglio di viaggio"). L'impresa di trasporto è tenuta a dotare il conducente di fogli di viaggio compilati prima di ogni viaggio. Nel foglio di viaggio figurano almeno le seguenti informazioni:

i) il tipo di servizio;

ii) l'itinerario principale, comprese le date del viaggio;

iii) il vettore o i vettori interessati;

b) tenendo a bordo copie cartacee o elettroniche di tali fogli di viaggio che coprano i 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, i 56 giorni precedenti. Tale obbligo cessa di applicarsi qualora il veicolo utilizzi un tachigrafo che consente la registrazione del tipo di servizio passeggeri di cui al paragrafo 5.

Per i servizi nazionali può essere utilizzato il foglio di viaggio che si applica ai servizi internazionali, adattato per indicarne l'uso per il servizio nazionale. La Commissione può, mediante un atto di esecuzione, stabilire il formato del foglio di viaggio per i servizi nazionali al fine di semplificare i controlli, se del caso. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis.

5. Per garantire l'applicazione e l'esecuzione uniformi dell'articolo 7, paragrafo 4, e dell'articolo 8, paragrafi 2 bis e 6 bis, la Commissione include, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione o di qualsiasi atto di esecuzione che lo sostituisce, le specifiche tecniche adeguate che consentano di registrare e conservare i dati sul tachigrafo relativi al tipo di servizio passeggeri, vale a dire servizio regolare o occasionale passeggeri. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis; la data di applicazione di tali atti di esecuzione è fissata previa consultazione dei pertinenti portatori di interessi.";

5) All'articolo 19, paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

"2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a imporre una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 165/2014 rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.".

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente
