

Bruxelles, 4 dicembre 2023
(OR. en)

16343/23

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

**TRANS 571
SOC 849
CODEC 2382**

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	15972/23
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

Si allega per le delegazioni, per informazione, il testo su cui il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (Trasporti) ha raggiunto un orientamento generale in merito alla proposta in oggetto 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
The President

Per il Consiglio
Il presidente
