

EMENDAMENTI 001-019

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

Relazione**Henna Virkkunen****A9-0370/2023**

Obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri

Proposta di regolamento (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Emendamento 1**Proposta di regolamento****Considerando 3***Testo della Commissione*

(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.

Emendamento

(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, da diverse durate dei periodi di guida *e da distanze di guida differenti*, che dipendono dalle attività turistiche svolte dai passeggeri. Deve poter soddisfare, ove possibile, *le necessità dei passeggeri, come* 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

D'altro canto, durante l'orario di lavoro, i conducenti potrebbero dover svolgere alcune attività aggiuntive, spesso derivanti dalle interazioni con i passeggeri.

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.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Norme più flessibili nella programmazione delle interruzioni e dei periodi di riposo 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 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.

Emendamento

(6) Norme più flessibili nella programmazione delle interruzioni e dei periodi di riposo 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 non dovrebbe pertanto modificare le attuali norme sulle interruzioni minime totali, sui periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, sul periodo di guida massimo quindicinale *e sull'orario di lavoro massimo*.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(8) Una maggiore flessibilità nella programmazione delle interruzioni per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada non dovrebbe *in nessun caso aumentare i livelli di stress o stanchezza dei* conducenti *e dovrebbe essere garantito che essi effettuino* interruzioni della durata minima necessaria per consentire loro di

ciascuna interruzione. Pertanto i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada dovrebbero essere autorizzati a suddividere la loro interruzione obbligatoria in *tre* interruzioni *separate* di almeno 15 minuti ciascuna, *oltre all'altra possibilità di frazionare un'interruzione*.

riposare *in modo adeguato e sufficiente*. 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 *due* interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, *rispettando la durata minima totale necessaria del periodo di riposo pari a 45 minuti. Tuttavia una maggiore flessibilità nella programmazione delle interruzioni non dovrebbe impedire ai conducenti di effettuare interruzioni più lunghe rispetto alla durata minima prevista o di effettuare interruzioni aggiuntive*.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(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 *una o due ore*, nei casi in cui il periodo di guida per tale giorno non abbia superato *rispettivamente le cinque o le sette ore*, e dovrebbero rinviare l'inizio solo quando effettuano viaggi di durata pari o superiore a *otto* giorni. Tale flessibilità dovrebbe essere *ulteriormente* limitata a *una sola di ciascuna deroga* durante il periodo del viaggio. *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.

Emendamento

(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 *da parte delle autorità nazionali competenti con il sostegno dell'Autorità europea del lavoro (ELA)*. 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 viaggi di durata pari o superiore a *sei* giorni. *Per viaggi di almeno sei giorni, i conducenti dovrebbero essere autorizzati a effettuare un rinvio di un'ora del riposo giornaliero*. Tale flessibilità *non dovrebbe compromettere la sicurezza stradale e* dovrebbe essere limitata durante

il periodo del viaggio. ***Al fine di assicurare un'applicazione efficace ed efficiente e di controllare tali circostanze, un foglio di viaggio digitale dovrebbe essere registrato elettronicamente prima di intraprendere il viaggio***, in aggiunta alle registrazioni del tachigrafo ***e al tabulato dell'apparecchio di controllo o del registro di servizio***.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 ***parità di trattamento e*** 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.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Nell'ottica di garantire un'applicazione efficace ed efficiente, è opportuno provvedere all'introduzione di requisiti e misure di controllo migliori che sfruttino appieno gli strumenti digitali.

Per consentire i controlli sulla deroga che permette di rinviare il periodo di riposo giornaliero e la possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 periodi consecutivi di 24 ore, un foglio di viaggio digitale dovrebbe essere registrato elettronicamente prima di intraprendere il viaggio, in aggiunta alle registrazioni del tachigrafo e al tabulato dell'apparecchio di controllo o del registro di servizio. Tali fogli digitali dovrebbero essere accessibili in tempo reale durante i controlli su strada e dovrebbero essere utilizzati unicamente a scopo di controllo della conformità e applicazione. A tal fine la Commissione dovrebbe sviluppare un'interfaccia multilingue basata sul sistema di informazione del mercato interno (IMI) per permettere agli operatori di caricare i loro fogli di viaggio digitali.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) Per garantire servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di alta qualità nonché buone condizioni di lavoro e di guida dei conducenti, la Commissione dovrebbe elaborare una relazione di valutazione due anni dopo l'adozione di queste nuove norme, al fine di esaminarne gli effetti sulle condizioni di lavoro e sull'attrattiva del settore nonché valutare l'applicazione di queste norme. Se del caso, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di proporre nuove misure basate sulle conclusioni di tale relazione.

Emendamento 8

Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) La corretta applicazione delle norme è un presupposto fondamentale per garantire un mercato unico funzionante e il rispetto degli interessi dei conducenti, dei passeggeri e delle imprese. Le parti sociali a livello nazionale ed europeo possono svolgere un ruolo essenziale nell'applicazione della normativa vigente in materia di periodi di guida e orario di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti su strada, compresi i conducenti di servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada. L'Unione e gli Stati membri dovrebbero promuovere la cooperazione con le parti sociali e le autorità di contrasto e tra di esse, con l'obiettivo di contribuire alla corretta attuazione delle disposizioni del presente regolamento, anche elaborando orientamenti e formulando raccomandazioni. La Commissione e gli Stati membri possono fornire alle parti sociali informazioni pertinenti al riguardo. Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento, la Commissione, dopo aver ricevuto i contributi dei portatori di interessi, dovrebbe elaborare orientamenti miranti a promuovere un approccio comune all'applicazione del presente regolamento in tutta l'Unione, nell'ottica di stabilire un'interpretazione comune delle disposizioni del presente regolamento da parte delle autorità di contrasto.

Emendamento 9

Proposta di regolamento
Considerando 11 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 ter) *Al fine di consentire la corretta applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe presentare una nuova proposta che modifichi il regolamento (UE) n. 165/2014 e altre normative pertinenti in modo da agevolare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, affinché il tachigrafo intelligente registri anche se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o passeggeri, come previsto dal regolamento (CE) n. 561/2006, e se il trasporto di passeggeri è regolare o occasionale.*

Emendamento 10

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 7 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da **tre** interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo tale da rispettare il primo comma.

Emendamento

Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da **due** interruzioni, di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo tale da rispettare il primo comma.

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 2 bis – comma 1

Testo della Commissione

2 bis. A condizione che la sicurezza stradale non **sia compromessa**, il conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri di durata non

Emendamento

2 bis. A condizione che la sicurezza stradale **e le condizioni di lavoro del conducente non siano compromesse**, il conducente che effettua, **munito di un**

inferiore a **otto** giorni può derogare al paragrafo 2, primo comma, **secondo le modalità seguenti**:

foglio di viaggio, un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a **sei** giorni può derogare al paragrafo 2, primo comma, **rinviano il periodo di riposo giornaliero al massimo di un'ora, a condizione che il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore e che l'orario di lavoro massimo giornaliero previsto dalla legislazione nazionale applicabile sia rispettato.**

Emendamento 12

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 2 bis – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

a) rinviare il periodo di riposo giornaliero al massimo di un'ora, a condizione che il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore;

soppresso

Emendamento 13

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 2 bis – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) rinviare il periodo di riposo giornaliero al massimo di due ore, a condizione che il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le cinque ore.

soppresso

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 8 – paragrafo 2 bis – comma 2

Testo della Commissione

Ciascuna delle deroghe di cui al primo comma, lettere a) e b), può essere utilizzata una sola volta durante il viaggio di cui al primo comma.

Emendamento

Tale deroga può essere utilizzata una sola volta durante il viaggio di cui al primo comma.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 6 bis – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) il servizio abbia una durata di almeno 24 ore consecutive;".

Emendamento

soppresso

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera b bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 2006/561

Articolo 8 – paragrafo 6 bis – comma 1 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) al paragrafo 6 bis, primo comma, è inserita la lettera seguente:

"a ter) un foglio di viaggio digitale recante le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 sia stato registrato elettronicamente prima dell'inizio del viaggio;";

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 6 bis – comma 1 – lettera b bis (nuova)

b ter) al paragrafo 6 bis, primo comma, sono aggiunte le lettere seguenti:

"e) siano stabiliti requisiti amministrativi e misure di controllo specifici nel settore del trasporto su strada, sfruttando appieno gli strumenti digitali, al fine di garantire un'applicazione efficace ed efficiente della normativa settoriale;

f) la Commissione sviluppi un'interfaccia multilingue, alla quale gli operatori hanno accesso e mediante la quale trasmettono i fogli di viaggio elettronici prima dell'inizio del viaggio, affinché durante i controlli su strada sia possibile effettuare verifiche sulla deroga che consente di rinviare il periodo di riposo giornaliero e sulla possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale al massimo di 12 periodi consecutivi di 24 ore. A tal fine, la Commissione può anche valutare la possibilità di elaborare uno o più nuovi moduli per il sistema di informazione del mercato interno;

g) i libretti di fogli di viaggio di cui agli articoli 12 e 17 del regolamento (CE) n. 1073/2009 siano sostituiti da fogli di viaggio elettronici entro sei mesi dall'entrata in vigore della deroga modificata, al fine di agevolare il controllo del rispetto delle norme relative alla deroga di dodici giorni di cui al presente regolamento. Il foglio di viaggio elettronico comprende tutti gli elementi specificati nel regolamento (CE) n. 1073/2009;

h) l'operatore garantisca che il conducente abbia a sua disposizione un foglio di viaggio elettronico, sia a conoscenza dell'obbligo di conservarlo ed esibirlo qualora richiesto durante i controlli su strada e conservi una copia del foglio di viaggio elettronico trasmesso mediante il sistema di informazione del mercato interno prima dell'inizio del

viaggio. Il foglio di viaggio è accessibile in tempo reale ed è utilizzato esclusivamente ai fini delle attività di controllo e di applicazione delle norme.";

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera b quater (nuova)

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 6 bis – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

b quater) al paragrafo 6 bis, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"La Commissione monitora regolarmente e con attenzione il ricorso a detta deroga al fine di garantire che siano rispettate condizioni molto rigorose di sicurezza stradale, in particolare controllando che il tempo di guida complessivamente accumulato durante il periodo coperto dalla deroga non sia eccessivo e non contribuisca all'affaticamento e allo stress del conducente, tenendo altresì conto dei servizi di guida professionale supplementari e delle altre attività svolti dai conducenti. Entro il 4 dicembre 2012, la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze della deroga per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli aspetti sociali. Qualora lo ritenga opportuno, la Commissione propone le pertinenti modifiche al presente regolamento.";

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro [un anno dall'entrata in vigore del

presente regolamento] la Commissione presenta le proposte legislative che ritiene necessarie per modificare il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis} e altri atti legislativi pertinenti al fine di tenere conto del presente regolamento in modo tale che i tachigrafi intelligenti offrano le opzioni "servizio regolare passeggeri" e "servizio occasionale passeggeri" per i servizi di trasporto effettuati con autobus, a seconda dei casi, ai fini dell'applicazione del presente regolamento.

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