



Documento di seduta

A9-0370/2023

21.11.2023

*****I**

RELAZIONE

sulla 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 (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Henna Virkkunen

Relatrice per parere della commissione associata a norma dell'articolo 57 del regolamento:

Marianne Vind, commissione per l'occupazione e gli affari sociali

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	18
ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	20
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI	21
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	35
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	36

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla 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
(COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))**

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0256),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0178/2023),
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 settembre 2023¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del ...²,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visto il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0370/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Considerando 3

¹ GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0. /Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

² GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0. /Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

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

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 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

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 *e* sul periodo di guida massimo quindicinale.

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 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***.

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 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

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**

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

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

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

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 foglio di viaggio, un singolo** servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a **sei** giorni può derogare al paragrafo 2, primo comma, **rinviando 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

a) **rinviare il periodo di riposo**

Emendamento

soppresso

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

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

Emendamento

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.

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

Emendamento

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

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)

Testo della Commissione

Emendamento

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

rinvviare 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 svolte 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).

MOTIVAZIONE

La relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione e ne riconosce la necessità in ragione delle caratteristiche specifiche del settore del trasporto occasionale di passeggeri.

La relatrice fa presente che, poiché il regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo è stato rivisto di recente, nel 2020, il presente aggiornamento normativo dovrebbe avere una portata circoscritta, limitandosi in particolare ai servizi occasionali di trasporto passeggeri. Gli obiettivi delle norme dovrebbero restare invariati: armonizzare le condizioni di concorrenza e migliorare al contempo le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Andrebbe prestata attenzione a un'applicazione e un controllo adeguati delle norme esistenti, sia nel trasporto merci che nel trasporto passeggeri.

Al tempo stesso, un lieve adeguamento delle norme esistenti è tuttavia giustificato allo scopo di rispondere al meglio ai bisogni specifici del settore del trasporto occasionale di passeggeri. È necessario un certo grado di flessibilità supplementare, senza compromettere la sicurezza stradale, le condizioni di lavoro e l'applicabilità delle norme.

In merito alle norme attualmente applicabili in materia di interruzioni, la relatrice fa presente che spesso tali norme non risultano ben allineate con le fermate che avvengono naturalmente durante i viaggi occasionali. Al fine di fornire servizi occasionali di trasporto passeggeri di elevata qualità, i conducenti devono essere in grado di adattarsi a circostanze mutevoli.

Per quanto riguarda le norme in materia di riposo giornaliero, la relatrice è a favore della possibilità di rinviare l'inizio del riposo giornaliero di un'ora in determinate situazioni. Diversamente da quanto accade nel trasporto merci e nel trasporto regolare di passeggeri, i servizi occasionali di trasporto passeggeri sono caratterizzati da distanze più lunghe percorse all'inizio e alla fine del viaggio e da un tempo di guida più breve nel luogo principale in cui si svolgono le attività turistiche. La possibilità di rinviare il riposo giornaliero di un'ora per due volte durante il viaggio, senza superare i tempi di guida regolamentari e senza ridurre il riposo giornaliero, avvicinerebbe le norme ai bisogni effettivi dei gruppi di passeggeri.

Infine, la relatrice sostiene la proposta della Commissione di permettere ai conducenti di rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 giorni (periodi di 24 ore) per i viaggi nazionali, come già avviene nel caso dei viaggi internazionali. Un allineamento in tal senso delle norme per i servizi nazionali e internazionali è giustificato ai fini del corretto funzionamento del mercato unico e della razionalizzazione dell'applicazione e del controllo.

Registro per la trasparenza:

FinMobility

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry

Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)

Ministero finlandese dei Trasporti e delle comunicazioni

Commissione europea, DG MOVE

Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU)

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

Conformemente all'articolo 8 dell'allegato I del regolamento, la relatrice dichiara di aver ricevuto, nel corso dell'elaborazione della relazione, fino alla sua approvazione in commissione, contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
FinMobility
Autoliikenteen Työntajaliitto ry
Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)
Ministero finlandese dei Trasporti e delle comunicazioni
Commissione europea, DG MOVE
Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU)

7.11.2023

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla 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
(COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Relatrice per parere: Marianne Vind

EMENDAMENTI

La commissione per l'occupazione e gli affari sociali invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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, **nonché facili da attuare, applicare ed eseguire** in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione. **Nonostante i progressi nell'applicazione delle norme vigenti, c'è ancora margine di miglioramento, ad**

esempio in relazione alla registrazione delle ore di lavoro nel caso in cui si svolgano diverse mansioni.

Emendamento 2

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

Emendamento

(3) Tuttavia le specificità del trasporto occasionale di passeggeri su strada non sono condivise dal trasporto di merci su strada o dal trasporto regolare di passeggeri su strada. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada **può essere** caratterizzato da stagionalità e da diverse durate dei periodi di guida, che dipendono dalle attività 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 **può comportare** un tempo di guida inferiore rispetto al trasporto di merci o ai servizi regolari di trasporto effettuati con autobus. **Tuttavia, i conducenti che effettuano servizi occasionali stagionali di trasporto passeggeri su strada spesso possono essere coinvolti anche in altre operazioni di trasporto durante le stagioni non di punta.** Inoltre, i conducenti **che effettuano servizi occasionali di trasporto su strada** dormono di solito in hotel e viaggiano **meno** di notte. **Tuttavia, se si considera il numero complessivo di ore di lavoro, incluse le attività eseguite durante le interruzioni di guida, può esserci un impatto cumulativo sui livelli di stanchezza e stress dei conducenti^{1 bis}, che può comportare un rischio per la sicurezza stradale e per la salute e la sicurezza dei conducenti.** Le attività aggiuntive **comprendono** interazioni **frequenti** con i passeggeri, **la manutenzione e la pulizia del veicolo e il**

carico e scarico dei bagagli. La responsabilità del conducente nei confronti della sicurezza dei passeggeri che trasporta fa sì che quest'ultimo debba non soltanto essere dotato di una buona forma fisica e mentale, ma anche di un alto livello di concentrazione e di resistenza allo stress.

*^{1 bis} Vitols, Katrin and Voss, Eckhard (2021), *Driving fatigue in European Road Transport (Stanchezza alla guida nel trasporto stradale europeo)*; <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2023/04/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf>.*

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(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.***

Emendamento

(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 ***possono avere conseguenze negative sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla fornitura di servizi occasionali passeggeri efficienti e di elevata qualità.***

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(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.**

Emendamento

(5) È pertanto opportuno adattare gli obblighi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo per adeguarli **meglio** ai requisiti specifici dei servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada.

Emendamento 5

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 nella programmazione **e nella distribuzione** delle interruzioni e dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada dovrebbero **permettere di organizzare l'orario di lavoro nel miglior modo possibile, in particolare durante i periodi di maggiore richiesta di spostamenti, e ridurre il tempo che i conducenti trascorrono lontano da casa, anche al fine di attrarre lavoratori nel settore dei trasporti. Le norme non dovrebbero** in alcun modo compromettere la sicurezza dei conducenti **o** la sicurezza stradale, aumentare il livello di stanchezza **e di stress** dei conducenti, **compromettere la loro sicurezza e salute fisica e mentale** o comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro. **Una maggiore** 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

Proposta di regolamento

Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(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 Consiglio²³ 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 Consiglio.

soppresso

²³ *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).*

²⁴ *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).*

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 8

Testo della Commissione

Emendamento

(8) Una maggiore flessibilità nella

(8) Al fine di garantire un periodo di

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 **tre** interruzioni separate di almeno 15 minuti ciascuna, **oltre all'altra possibilità di frazionare un'interruzione.**

riposo adeguato per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada, **il che è essenziale per la sicurezza dei conducenti e dei passeggeri,** è opportuno fissare una durata minima per ciascuna interruzione. I conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri su strada dovrebbero essere autorizzati a suddividere la loro interruzione obbligatoria in **due** interruzioni separate 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 di tali interruzioni obbligatorie non dovrebbe impedire ai conducenti di effettuare interruzioni aggiuntive o più lunghe rispetto alla durata minima totale necessaria del periodo di riposo.**

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) I conducenti dovrebbero poter rinviare l'inizio del periodo di riposo giornaliero per un massimo di un'ora nel caso in cui il periodo di guida per tale giorno non abbia superato le sette ore, a condizione che stiano effettuando un viaggio di durata pari o superiore a otto giorni e che la durata massima del lavoro giornaliero sia rispettata. Tale flessibilità non dovrebbe compromettere la sicurezza stradale né la salute e la sicurezza dei conducenti e dovrebbe inoltre essere limitata a una sola deroga durante il viaggio.

Emendamento 9

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 **definire** 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). Al fine di garantire un'applicazione efficace ed efficiente, dovrebbero essere introdotti requisiti amministrativi che sfruttino appieno gli strumenti digitali. Un modulo di viaggio digitale dovrebbe essere registrato elettronicamente prima di intraprendere un viaggio internazionale,** in aggiunta alle registrazioni del tachigrafo. **Tali moduli digitali dovrebbero essere accessibili in tempo reale durante i controlli su strada e dovrebbero essere utilizzati unicamente a scopo di controllo e applicazione. Le parti sociali a livello nazionale e dell'Unione possono svolgere un ruolo centrale nel migliorare l'applicazione delle normative vigenti. Dovrebbero essere invitate a intraprendere azioni congiunte, sviluppare linee guida e formulare raccomandazioni in merito. La Commissione dovrebbe monitorare regolarmente le condizioni di lavoro e l'applicazione delle norme vigenti nel settore del trasporto occasionale di passeggeri. Dovrebbe inoltre valutare l'impatto delle norme sulla sicurezza stradale in tale contesto.**

Emendamento 10

Proposta di regolamento
Considerando 10

(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.

soppresso

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 7 – comma 2

Testo in vigore

Questa interruzione può essere sostituita da **un'interruzione** di almeno 15 minuti, **seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti**: le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Emendamento

1 bis) all'articolo 7, il secondo comma è così modificato:

"Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, questa interruzione può essere sostituita da *due interruzioni* di almeno 15 minuti *ciascuna*: le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma."

Emendamento 12

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 2

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 7 – comma 4

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

"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 13

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 2 bis – comma 1 – parte introduttiva e lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

"2 bis. *A condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa*, il conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a otto giorni può derogare al paragrafo 2, primo comma, *secondo le modalità seguenti*:

"2 bis. Il conducente che effettua un *singolo* servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a otto giorni può derogare al paragrafo 2, primo comma, *rinviando* 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 la durata massima del lavoro giornaliero prevista dalla legislazione nazionale applicabile sia rispettata*.

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;

Emendamento 14

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 15

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 2 bis – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 6 bis – parte introduttiva e lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

b) al paragrafo 6 bis, la frase introduttiva e la lettera a) sono sostituite dal testo seguente:

soppresso

"In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale di trasporto 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:

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

Emendamento 17

Proposta di regolamento

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

Regolamento (CE) n. 561/2006

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

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) al paragrafo 6 bis, è aggiunta la lettera seguente:

"d bis) un modulo di viaggio digitale dotato di tutte le caratteristiche indicate nel regolamento (CE) n. 1073/2009 sia stato registrato elettronicamente prima dell'inizio del viaggio."

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI LA RELATRICE PER PARERE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

- ETF - European Transport Federation
- IRU - International Road Transport Union
- 3F Transport, Danish Trade Union
- Ver.di, German Trade Union

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Modifica del 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
Riferimenti	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 1.6.2023
Parere espresso da Annuncio in Aula	EMPL 1.6.2023
Commissioni associate - annuncio in aula	14.9.2023
Relatore(trice) per parere Nomina	Marianne Vind 1.9.2023
Esame in commissione	19.9.2023
Approvazione	25.10.2023
Esito della votazione finale	+: 41 -: 0 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	João Albuquerque, Marc Angel, Dominique Bilde, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Jordi Cañas, David Casa, Ilan De Basso, Margarita de la Pisa Carrión, Özlem Demirel, Klára Dobrev, Jarosław Duda, Estrella Durá Ferrandis, Lucia Ďuriš Nicholsonová, Loucas Furlas, Cindy Franssen, Chiara Gemma, Helmut Geuking, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginel, Agnes Jongerius, Stelios Kypouropoulos, Katrin Langensiepen, Miriam Lexmann, Elena Lizzi, Sara Matthieu, Max Orville, Kira Marie Peter-Hansen, Dragoş Pîslaru, Elżbieta Rafalska, Daniela Rondinelli, Pirkko Ruohonen-Lerner, Monica Semedo, Romana Tomc, Nikolaj Villumsen, Marianne Vind, Maria Walsh, Tomáš Zdechovský
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Alexander Alexandrov Yordanov, Aurore Lalucq, Eugenia Rodríguez Palop
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Sirpa Pietikäinen, Caroline Roose

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

41	+
ECR	Margarita de la Pisa Carrión, Elżbieta Rafalska, Pirkko Ruohonen-Lerner
ID	Dominique Bilde
PPE	Alexander Alexandrov Yordanov, David Casa, Jarosław Duda, Loucas Fourlas, Cindy Franssen, Helmut Geuking, Stelios Kypourouopoulos, Miriam Lexmann, Sirpa Pietikäinen, Romana Tomc, Maria Walsh, Tomáš Zdechovský
Renew	Jordi Cañas, Lucia Ďuriš Nicholsonová, Max Orville, Dragoş Pîslaru, Monica Semedo
S&D	João Albuquerque, Marc Angel, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Ilan De Basso, Klára Dobrev, Estrella Durá Ferrandis, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginell, Agnes Jongerius, Aurore Lalucq, Daniela Rondinelli, Marianne Vind
The Left	Özlem Demirel, Eugenia Rodríguez Palop, Nikolaj Villumsen
Verts/ALE	Katrin Langensiepen, Sara Matthieu, Kira Marie Peter-Hansen, Caroline Roose

0	-

2	0
ECR	Chiara Gemma
ID	Elena Lizzi

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Modifica del 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
Riferimenti	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
Presentazione della proposta al PE	24.5.2023
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 1.6.2023
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	EMPL 1.6.2023
Commissioni associate Annuncio in Aula	EMPL 14.9.2023
Relatrice Nomina	Henna Virkkunen 27.6.2023
Esame in commissione	18.9.2023
Approvazione	16.11.2023
Esito della votazione finale	+: 31 –: 5 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdalena Adamowicz, José Ramón Bauzá Díaz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Sara Cerdas, Leila Chaibi, Valter Flego, Ljudmila Novak, Marianne Vind
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Daniel Freund, Gabriel Mato, Ana Miranda, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac
Deposito	21.11.2023

VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi, Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Gabriel Mato, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi

5	-
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Daniel Freund, Tilly Metz, Ana Miranda

1	0
The Left	Elena Kountoura

	Correzioni e intenzioni di voto (1)
+	
-	Leila Chaibi
0	

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti