



**2023/0155(COD)**

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

PA\_Legam

## 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

##### *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

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.

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<sup>1 bis</sup>, 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.**

---

<sup>1 bis</sup> *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**

**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**

*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*

(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.

**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*

(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 Consiglio<sup>23</sup> disciplina sia i servizi nazionali sia quelli internazionali. È inoltre opportuno aggiornare il riferimento al regolamento (CE) n. 1073/2009, che ha abrogato il**

*Emendamento*

**soppresso**

*regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio.*

---

<sup>23</sup> *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).*

<sup>24</sup> *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*

(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) *Al fine di garantire un periodo di 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*

*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. ***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***

(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,***



*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.*

*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**

*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*

*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*

***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 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*

***soppresso***

## Emendamento 13

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 3 – lettera a

*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***:

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*

"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***.

**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*

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***.

*Emendamento*

***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*

**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 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*

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

**"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*

**soppresso**

**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

<b>Titolo</b>	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
<b>Riferimenti</b>	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 1.6.2023
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	EMPL 1.6.2023
<b>Commissioni associate - annuncio in aula</b>	14.9.2023
<b>Relatore(trice) per parere</b> Nomina	Marianne Vind 1.9.2023
<b>Esame in commissione</b>	19.9.2023
<b>Approvazione</b>	25.10.2023
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 41 –: 0 0: 2
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	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
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Alexander Alexandrov Yordanov, Aurore Lalucq, Eugenia Rodríguez Palop
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale</b>	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 Pişlaru, 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