



Bruxelles, 23 gennaio 2020  
(OR. en)

---

---

**Fascicoli interistituzionali:**

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

---

---

5424/20  
ADD 2

TRANS 25  
SOC 29  
EMPL 21  
MI 11  
COMPET 13  
CODEC 37

**NOTA PUNTO "I/A"**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio
n. doc. Comm.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Oggetto:	Primo pacchetto sulla mobilità:  Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore  Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi  Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada  – Accordo politico

---

Il presente addendum riguarda la proposta che modifica i regolamenti sui tempi di guida e i periodi di riposo e sui tachigrafi

Proposta di  
regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio  
che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia  
di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo  
giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento  
per mezzo dei tachigrafi

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (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 sicuro, efficiente e socialmente responsabile nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

---

<sup>1</sup> GU C del , pag. .

<sup>2</sup> GU C del , pag. .

- (2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>, ha messo in luce alcune carenze nell'attuazione del quadro giuridico. La scarsa chiarezza delle norme in materia di riposo settimanale, di strutture per il riposo, di interruzioni in situazione di multipresenza e l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono fonte di interpretazioni e pratiche di esecuzione divergenti da uno Stato membro all'altro. Diversi Stati membri di recente hanno adottato misure unilaterali che hanno ulteriormente aggravato l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori. D'altro canto, i periodi di guida massimi giornalieri e settimanali sono efficaci per migliorare le condizioni sociali dei conducenti e la sicurezza stradale in generale; per garantire il rispetto delle norme, sono necessari sforzi indefessi.
- (3) Al fine di promuovere la sicurezza stradale, è importante incoraggiare le imprese di trasporto ad adottare una cultura della sicurezza che sia rispettata a tutti i livelli. In particolare, onde impedire infrazioni delle norme relative ai tempi di guida e di riposo ed evitare che sia messa a repentaglio la sicurezza stradale, non dovrebbe essere consentito associare la retribuzione basata sui risultati al tempo necessario per il trasporto dei passeggeri verso la loro destinazione o per la consegna delle merci.
- (4) La valutazione ex-post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'esecuzione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è dovuta principalmente alla scarsa chiarezza delle stesse, a un uso inefficiente e difforme degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.
- (5) Per maggiore chiarezza e coerenza è opportuno definire l'esenzione dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per l'uso non commerciale di un veicolo.
- (6) Norme chiare, adeguate, proporzionate ed eseguite in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire gli obiettivi strategici di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, assicurare una concorrenza non distorta ed equa fra i trasportatori, nonché di contribuire a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti.

---

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (7) La prescrizione vigente in materia di interruzioni si è rivelata inadeguata e poco pratica per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare la prescrizione relativa alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti che vengono effettuati da conducenti in multipresenza, senza compromettere la sicurezza del conducente e la sicurezza stradale.
- (8) I conducenti che effettuano trasporti internazionali di merci a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Le attuali prescrizioni in materia di riposo settimanale regolare potrebbero prolungare inutilmente tali periodi. È pertanto auspicabile adattare la disposizione relativa al riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto internazionale rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per un periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. Date le differenze tra il trasporto di merci e di passeggeri, questa possibilità non dovrebbe applicarsi ai conducenti allorché effettuano il trasporto di passeggeri.
- (9) La flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti dovrebbe essere sempre trasparente e prevedibile per il conducente, senza mai compromettere la sicurezza stradale – per via dell'innalzamento del livello di fatica dei conducenti – né deteriorare le condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe quindi alterare l'orario di lavoro attuale del conducente o il periodo di guida massimo quindicinale e dovrebbe essere soggetta a norme più severe riguardanti la compensazione dei periodi di riposo ridotti.
- (10) Controllare detta flessibilità è essenziale, così come definire chiaramente l'ambito di applicazione della disposizione, per evitare un uso improprio della stessa. Tale ambito dovrebbe dunque limitarsi a quei conducenti che nel periodo di riferimento trascorrono i periodi di riposo settimanale ridotti al di fuori degli Stati membri. Le verifiche del caso possono essere svolte consultando le registrazioni dei tachigrafi effettuate su strada e nei locali, in quanto contengono la posizione dell'inizio e della fine del periodo di riposo nonché informazioni riguardanti i singoli conducenti.
- (11) Al fine di garantire un'esecuzione efficace, è essenziale che le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli su strada, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 56 giorni precedenti.

- (12) I rapidi progressi tecnologici stanno portando alla progressiva automazione dei sistemi di guida, che richiedono input diretti inferiori o pari a zero da parte del conducente. Per far fronte a questi cambiamenti può essere necessario adeguare la legislazione attuale, comprese le norme relative ai periodi di guida e di riposo, al fine di garantire la sicurezza stradale, condizioni di parità e migliori condizioni di lavoro, consentendo nel contempo all'Unione di svolgere un ruolo pionieristico in materia di tecnologie e pratiche innovative. È quindi opportuno che la Commissione presenti una relazione di valutazione sull'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, che contempili altresì i vantaggi delle tecnologie di guida autonoma. Tale relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, di una proposta legislativa.
- (13) Al fine di promuovere il progresso sociale è opportuno specificare il luogo in cui può essere effettuato il riposo settimanale garantendo ai conducenti adeguate condizioni di riposo. La qualità dell'alloggio è di particolare importanza durante il riposo settimanale regolare, che il conducente dovrebbe trascorrere in un alloggio adeguato al di fuori della cabina del veicolo, a spese del datore di lavoro. Al fine di assicurare buone condizioni di lavoro e di sicurezza per i conducenti, è opportuno chiarire l'obbligo di fornire loro un alloggio di qualità e che tenga conto delle specificità di genere per i periodi di riposo settimanale regolari, se effettuati lontano da casa.
- (14) È altresì necessario disporre che i trasportatori organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi e che i conducenti possano beneficiare di lunghi periodi di riposo presi a compensazione dei periodi di riposo settimanale ridotti. L'organizzazione del ritorno dovrebbe consentire di raggiungere una sede delle attività dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento o il luogo di residenza del conducente: quest'ultimo è libero di scegliere dove trascorrere il suo periodo di riposo. Per dimostrare la sua ottemperanza agli obblighi in materia di organizzazione del ritorno regolare, il trasportatore dovrebbe essere in grado di utilizzare le registrazioni del tachigrafo, il registro di servizio del conducente o altra documentazione. Tali prove dovrebbero essere disponibili presso i locali del trasportatore per essere presentate su richiesta delle autorità di controllo.

- (15) Se da un lato non è possibile effettuare i periodi di riposo settimanale regolari o periodi di riposo più lunghi all'interno del veicolo o in un'area di parcheggio, ma soltanto in un alloggio adeguato – che può essere adiacente a un'area di parcheggio –, dall'altro è della massima importanza permettere ai conducenti di individuare aree di parcheggio sicure e protette che offrano adeguati livelli di sicurezza e strutture idonee. La Commissione ha già studiato modalità per incentivare lo sviluppo di aree di parcheggio di alta qualità, compresi i requisiti minimi necessari. È quindi opportuno che la Commissione elabori norme relative ad aree di parcheggio sicure e protette che contribuiscano a promuovere aree di parcheggio di alta qualità. Tali norme possono essere rivedute al fine di includere un migliore accesso ai combustibili alternativi, in linea con le politiche che sviluppano tale infrastruttura. È inoltre importante che le aree di parcheggio siano tenute sgombre da ghiaccio e neve.
- (16) Le aree di parcheggio sicure e protette dovrebbero essere soggette a procedure di verifica affinché siano certificate conformi alle norme UE; tali procedure garantiscono altresì che le aree di parcheggio continuino a rispettare le suddette norme. La Commissione dovrebbe quindi essere incaricata di elaborare una procedura di certificazione per lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette nell'Unione.
- (17) Ai fini della sicurezza stradale e dell'esecuzione delle norme, tutti i conducenti dovrebbero essere pienamente a conoscenza delle norme relative ai tempi di guida e di riposo come pure dei pericoli della fatica. A tale riguardo è importante poter accedere facilmente a informazioni sulle strutture di riposo disponibili. La Commissione dovrebbe quindi fornire informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette attraverso un sito web di agevole consultazione e tenere aggiornate tali informazioni.

- (18) Al fine di garantire la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio in modo continuativo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla definizione di norme relative al livello di servizio in aree di parcheggio sicure e protette nonché di procedure per certificare la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (19) Gli orientamenti TEN-T riveduti, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup>, prevedono lo sviluppo di aree di parcheggio sulle autostrade ogni 100 km circa per fornire spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza. Al fine di accelerare e promuovere la costruzione di adeguate infrastrutture di parcheggio, è importante che siano disponibili sufficienti opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione, conformemente agli atti giuridici esistenti e futuri dell'UE che definiscono le condizioni per il sostegno finanziario.
- (20) In molti casi le operazioni di trasporto su strada all'interno dell'Unione comportano una tratta effettuata in nave traghetto o su convoglio ferroviario. Per tali operazioni è pertanto opportuno stabilire disposizioni chiare e appropriate in materia di periodi di riposo e di interruzioni.

---

\* GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (21) I conducenti devono far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare un riposo settimanale senza violare le norme dell'Unione. È auspicabile permettere ai conducenti di affrontare più facilmente tali circostanze impreviste consentendo loro di raggiungere la destinazione per il riposo settimanale. Tali circostanze eccezionali sono improvvise e inevitabili e non possono essere previste, e si verificano quando inaspettatamente diviene impossibile, per un breve periodo di tempo, applicare le disposizioni del regolamento nella loro interezza. Non è quindi possibile fare riferimento in maniera sistematica a tali circostanze per eludere il rispetto del presente regolamento. Ai fini di una corretta esecuzione, il conducente dovrebbe documentare le circostanze eccezionali che comportano un discostamento dalle norme. Inoltre, dovrebbero essere garantiti tempi di guida non eccessivi.
- (22) Per ridurre e prevenire pratiche di esecuzione divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'esecuzione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.
- (23) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che le norme nazionali in materia di sanzioni applicabili alle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014 siano applicate in modo effettivo, proporzionato e dissuasivo. È importante assicurare ai professionisti un facile accesso alle informazioni sulle sanzioni che si applicano negli Stati membri. A tale riguardo l'Autorità europea del lavoro potrebbe facilitare il processo mettendo a disposizione le informazioni sul sito web unico a livello dell'Unione, istituito dal regolamento (UE) 2018/1724, che funge da portale unico per accedere alle fonti e ai servizi di informazione a livello dell'Unione e nazionale in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.
- (24) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di chiarire le disposizioni di detto regolamento e stabilire approcci comuni per quanto riguarda la loro attuazione e applicazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).



- (25) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno i sistemi tachigrafici attuali e intelligenti; il tachigrafo intelligente dovrebbe inoltre diventare obbligatorio per i veicoli commerciali leggeri al di sopra di un certo peso che operano nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi. A tale proposito si dovrebbero migliorare le funzionalità del tachigrafo al fine di ottenere un posizionamento più preciso.
- (26) L'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale, la rapida evoluzione delle nuove tecnologie, la digitalizzazione in tutta l'economia dell'Unione e la necessità di condizioni di parità tra le imprese nel settore del trasporto internazionale su strada rendono necessario abbreviare il periodo transitorio per l'installazione del tachigrafo intelligente nei veicoli immatricolati. Il tachigrafo intelligente contribuirà a semplificare i controlli, facilitando così il lavoro delle autorità nazionali.
- (27) Per garantire che i conducenti, i trasportatori e le autorità di controllo beneficino al più presto dei vantaggi dei tachigrafi intelligenti, fra cui la registrazione automatica degli attraversamenti di frontiera, il parco veicoli esistente dovrebbe essere dotato di tali dispositivi entro un termine adeguato dall'entrata in vigore delle norme tecniche dettagliate, assicurando così un tempo sufficiente per la preparazione.
- (28) Nei veicoli sprovvisti di tachigrafo intelligente, l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al punto di sosta più vicino possibile alla o dopo la frontiera.
- (29) La registrazione delle attività sul tachigrafo è una parte importante del lavoro dei conducenti ed è quindi essenziale che questi ultimi ricevano adeguate formazioni su come utilizzare le nuove funzioni dei tachigrafi che vengono immessi sul mercato. I costi relativi a tali formazioni dovrebbero essere sostenuti dai datori di lavoro.

- (30) I funzionari di controllo che verificano il rispetto della pertinente normativa dell'Unione nel settore del trasporto su strada devono far fronte alle sfide poste dalla varietà dei dispositivi tachigrafici in uso e dalle sofisticate tecniche di manipolazione in rapida evoluzione, soprattutto quando tali controlli sono effettuati su strada. È quindi essenziale che i funzionari di controllo ricevano adeguate formazioni per essere aggiornati sugli ultimi sviluppi tecnologici e sulle ultime tecniche di manipolazione.
- (31) Per ridurre gli oneri a carico dei trasportatori e delle autorità di controllo nel caso in cui un funzionario di controllo rimuova il sigillo di un tachigrafo a fini di controllo, si dovrebbe consentire al funzionario di controllo di apporre nuovamente il sigillo in talune circostanze ben documentate.
- (32) Tenuto conto dei continui sviluppi tecnologici, la Commissione sta valutando la possibilità di sviluppare nuove soluzioni tecniche che offrano gli stessi vantaggi e livelli di sicurezza del tachigrafo intelligente, a parità di costi connessi o a costi connessi inferiori.
- (33) È importante che, nell'effettuare operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'UE, i trasportatori su strada stabiliti in paesi terzi siano soggetti a norme equivalenti alla presente normativa. La Commissione dovrebbe valutare il rispetto di questo principio a livello dell'UE e proporre soluzioni adeguate che l'UE negozierà nel contesto dell'AETR.
- (34) Il trasporto di merci è diverso dal trasporto di passeggeri. Pertanto, la Commissione dovrebbe valutare se debbano essere proposte norme più adeguate per il trasporto di passeggeri, in particolare per i servizi occasionali quali definiti all'articolo 2, punto 4, del 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.
- (35) Il regolamento (CE) n. 561/2006 e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup> dovrebbero pertanto essere modificati di conseguenza,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

<sup>6</sup> 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).

## Articolo 1

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

-1) all'articolo 2, paragrafo 1, è inserita la lettera seguente:

"-a bis) dal 1° luglio 2026, al trasporto su strada di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate; oppure";

-1 bis) all'articolo 3, la lettera a bis) è sostituita dalla seguente:

"a bis) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione o per la consegna di merci prodotte artigianalmente – ove il trasporto non venga effettuato per conto terzi –, consegnati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;"

-1 bis bis) all'articolo 3 è inserita la lettera seguente:

"h bis) veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, compresa fra 2,5 e 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non venga effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;"

1) all'articolo 4 è aggiunta la lettera seguente:

"r) "trasporto non commerciale": qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri e laddove non vi sia alcun nesso con un'attività commerciale o professionale.";

2) all'articolo 6, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché "i tempi di disponibilità", di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii) del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.";

3) all'articolo 7, è aggiunto il terzo comma seguente:

"Il conducente in situazione di multipresenza può osservare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che non debba assistere quest'ultimo nella guida del veicolo.";

4) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

due periodi di riposo settimanale regolari oppure

un periodo regolare di riposo settimanale ed un periodo ridotto di riposo settimanale di almeno 24 ore.

Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.

In deroga al primo comma, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che il conducente effettui trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente.";

b) è inserito il paragrafo seguente:

"6 ter. Ogni eventuale riduzione del riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti a norma del paragrafo 6, terzo comma, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.";

c) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.";

d) è inserito il paragrafo seguente:

"8 bis. L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma dell'articolo 8, paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare già prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione. L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo.";

d bis) è aggiunto il paragrafo seguente:

"9 bis. Entro... [due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio se possono essere adottate norme più adeguate per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri, ai sensi dell'articolo 2, punto 4, del 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.";

5) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 8 bis*  
*Aree di parcheggio*

1. La Commissione fa in modo che i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette. A tal fine la Commissione pubblica un elenco di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia:
  - prevenzione e rilevamento delle intrusioni;
  - illuminazione e visibilità;
  - punto di contatto e procedure in casi di emergenza;
  - servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere;
  - possibilità di acquisto di cibo e bevande;
  - connessioni che permettono la comunicazione;
  - alimentazione elettrica.

L'elenco di tali aree di parcheggio è pubblicato su un sito web ufficiale unico, regolarmente aggiornato.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 bis per definire norme che forniscano ulteriori dettagli circa il livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di cui al paragrafo 1 e le procedure riguardanti la certificazione delle aree di parcheggio.
3. Tutte le aree di parcheggio che sono state certificate possono recare indicazione di tale certificazione, conformemente alle norme e alle procedure dell'Unione.

In conformità dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 1315/2013, gli Stati membri devono incoraggiare la creazione di spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada.

4. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture di parcheggio sicure, nonché circa lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette certificate conformemente agli atti delegati. Tale relazione può contenere un elenco di misure volte ad accrescere il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e protette.";

5) all'articolo 9, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o di riposo settimanale ridotto viene messa a disposizione del conducente una cabina letto, una branda o una cuccetta.

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario soltanto se: a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.";

5 bis) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 9 bis*

Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, incentrata in particolare sul loro impatto potenziale sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Tale relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.";

5 ter) all'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. È vietato alle imprese di trasporto offrire ai conducenti – siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione della stessa – alcuna forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.";



6) all'articolo 12 è aggiunto il comma seguente:

"A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, il conducente può, in circostanze eccezionali, altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un riposo settimanale.

Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un riposo settimanale regolare.

Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.";

7) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2 300 km<sup>2</sup>, che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e che non confinino con nessun altro Stato membro. ";

b) è inserita la lettera seguente:

"p bis) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine per l'edilizia per un'impresa edile entro un raggio di 100 km al massimo dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;"

c) è aggiunta la seguente lettera q):

"q) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.";

8) all'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In casi urgenti, nel contesto di circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite giustificazioni. La Commissione pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico.";

9) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

#### *"Articolo 15*

Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di norme nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle pertinenti norme nazionali applicabili a tali conducenti.";

9 bis) all'articolo 16, paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo minimo che comprende il giorno del controllo e i 56 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;"

10) all'articolo 19, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri fissano norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive e proporzionate alla gravità delle infrazioni, come indicato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup>, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma, come pure il metodo e i criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Essi provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e misure nonché delle eventuali modifiche. La Commissione si assicura che tali informazioni siano pubblicate in un sito web pubblico dedicato in tutte le lingue ufficiali dell'UE, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri dell'Unione europea.";

11) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione e si prestano reciproca assistenza senza indebito ritardo per facilitare l'applicazione sistematica del presente regolamento e la sua effettiva esecuzione, in conformità delle prescrizioni di cui all'articolo 8 della direttiva 2006/22/CE.";

b) al paragrafo 2 è aggiunta la seguente lettera c):

"c) altre informazioni specifiche, tra cui il fattore di rischio dell'impresa, che possono avere conseguenze sul rispetto delle disposizioni del presente regolamento.";

---

<sup>7</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

c) sono inseriti i seguenti paragrafi 3 bis e 3 ter:

"3 bis. Ai fini dello scambio di informazioni nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri ricorrono agli organismi di collegamento intracomunitario, designati a norma dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE.

3 ter. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.";

11 bis) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 23 bis*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo].  
La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 8 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

-----  
GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.";

11 ter) all'articolo 24 è inserito il paragrafo seguente:

"2 bis. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

12) all'articolo 25, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1, lettera b), la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono approcci comuni, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis."

## Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 165/2014 è così modificato:

-1) all'articolo 1, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

"1. 1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, al regolamento (CE) n. 1071/2009, al regolamento (CE) n. 1072/2009, al regolamento (CE) n. 1073/2009, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>, alla direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alla direttiva che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, come pure alla direttiva 92/6/CEE<sup>9</sup> e alla direttiva 92/106/CEE<sup>10</sup> del Consiglio.";

-1 bis) all'articolo 3, il paragrafo 4 è sostituito da quanto segue:

"4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, che stabiliscono le specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive, i seguenti veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;

---

<sup>8</sup> Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

<sup>9</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

<sup>10</sup> Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

- b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio applicabili fino al 30 settembre 2011;
- c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e
- d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012;

4 bis. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, che stabiliscono le specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive, i veicoli muniti di tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.";

-1 ter) all'articolo 4, paragrafo 2, è inserito il trattino seguente:

"— hanno abbastanza memoria per archiviare tutti i dati richiesti dal presente regolamento.";

-1 quater) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7  
Protezione dei dati

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006, al regolamento (CE) n. 1071/2009, al regolamento (CE) n. 1072/2009, al regolamento (CE) n. 1073/2009, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, nonché alla direttiva che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, come pure alla direttiva 92/6/CE e alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio."
2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:
  - l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8,
  - l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi,
  - la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.
3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.
4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.";



1) all'articolo 8, il paragrafo 1 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

"Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei seguenti punti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.";

b) al secondo comma è aggiunta la frase seguente:

"Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.";

-1 bis) è inserito il comma seguente:

"Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.";

1 bis) l'articolo 9 è così modificato:

- a) la prima frase del paragrafo 2 è così modificata:

"Tre anni dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, che stabiliscono le specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione.";

- b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo autorizzate ad accertare le infrazioni degli atti legislativi dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.";

- c) al paragrafo 4 è aggiunto il trattino seguente:

"– superamento del periodo di guida massimo.";

1 bis bis) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

- "2. I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro due anni dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, che stabiliscono le specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.";

1 bis ter) all'articolo 11, le seguenti frasi sono inserite dopo la prima frase del primo comma:

Entro il ... [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, terzo comma.

Entro il ... [18 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 561/2006.";

1 bis quater) all'articolo 22, paragrafo 5, gli ultimi due commi sono sostituiti dai seguenti:

"I sigilli rimossi o infranti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione. Quando i sigilli sono stati rimossi o infranti a fini di controllo, essi possono essere sostituiti, senza ritardi ingiustificati, da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico.

Quando un funzionario di controllo rimuove un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le seguenti informazioni:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o infranto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.";

1 bis quinquies) all'articolo 26 è aggiunto il paragrafo seguente:

"7 bis L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.";


1 ter) all'articolo 34, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:


"I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.";

1 quater) all'articolo 34, paragrafo 6, è aggiunta la seguente lettera f):

"f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla o dopo la frontiera. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.";

1 septies) all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), il punto iv) è sostituito dal seguente:

"iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia,

sotto il simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario": in aggiunta al simbolo : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.";

2) all'articolo 34, paragrafo 7, il primo comma è sostituito dal seguente:

"7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

Entro il [18 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada], il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla o dopo la frontiera. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.";

3) l'articolo 36 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il punto i) è sostituito dal seguente:

"i) i fogli di registrazione del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti;"

b) al paragrafo 1, il punto iii) è sostituito dal seguente:

"iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.";

c) al paragrafo 2, il punto ii) è sostituito dal seguente:

"ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti;".

### Articolo 3

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

L'articolo 1, punto 9 bis, e l'articolo 2, punto 3, si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024. Fino a tale data, l'articolo 16, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 561/2006 e l'articolo 36, paragrafo 1, lettere i) e ii), e paragrafo 2, lettera ii), del regolamento (UE) n. 165/2014, si applicano nella formulazione precedente alle modifiche introdotte dal presente regolamento.

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

Fatto a ..., il ...

Per il Parlamento europeo  
*Il presidente*

Per il Consiglio  
*Il presidente*