



Bruxelles, 28 novembre 2018
(OR. en)

Fascicoli interistituzionali:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	13205/3/18 REV 3
n. doc. Comm.:	ST 9670/17
Oggetto:	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 – Orientamento generale

Si allega per le delegazioni il compromesso della presidenza riguardante i regolamenti n. 561/2006 e n. 165/2014

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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

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 trasporti su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore dei trasporti su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare e adeguate allo scopo, semplici da applicare e rispettare e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

¹ GU C del , pag. .

² 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 Consiglio³, ha portato alla luce alcune carenze del quadro giuridico vigente. L'inadeguatezza e la poca 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 applicazione 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.
- (3) La valutazione ex-post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'applicazione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è dovuta principalmente alla scarsa chiarezza delle norme, a un uso inefficiente degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.
- (3 bis) 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.
- (4) Norme chiare, adeguate e applicate in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, una concorrenza non distorta tra i trasportatori, obiettivi strategici questi che contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti.
- (5) La disposizione vigente in materia di interruzione 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.

³ 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).

- (6) I conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. È [...] necessario prevedere 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 settimanali 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. Il trasportatore dovrebbe essere in grado di dimostrare l'organizzazione del ritorno regolare mediante le registrazioni del tachigrafo, il registro di servizio del conducente o altre prove analoghe.
- (7) [...] 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. Tuttavia, quando il veicolo è parcheggiato in un'area di parcheggio sicura e protetta, che corrisponde a taluni criteri stabiliti per il comfort del conducente, quest'ultimo può eccezionalmente utilizzare la cabina del veicolo per dormire nonché usufruire dei servizi offerti dall'area di sosta a spese del datore di lavoro. Se nello Stato membro in cui avviene il riposo settimanale regolare non è a portata nessuna area di parcheggio di questo tipo, il conducente deve trovare un altro alloggio adeguato fuori dal veicolo.
- (7 bis) Aree di parcheggio sicure e protette dotate di adeguate strutture per il riposo sono fondamentali per migliorare le condizioni di lavoro nel settore e garantire la sicurezza stradale. È pertanto della massima importanza promuovere lo sviluppo di infrastrutture di parcheggio, comprese aree di sosta, che garantiscano i livelli auspicati di sicurezza, protezione e servizio. È importante che esistano sufficienti opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione europea, conformemente agli atti giuridici esistenti e futuri dell'Unione che definiscono le condizioni per il sostegno finanziario, al fine di accelerare e promuovere la costruzione di tali infrastrutture di parcheggio. Tuttavia, gli Stati membri non sono tenuti a finanziare infrastrutture di parcheggio aggiuntive sul loro territorio, al di là dei loro obblighi vigenti nell'ambito degli orientamenti dell'Unione per le infrastrutture TEN-T. La Commissione dovrebbe pubblicare l'elenco aggiornato delle aree di sosta protette che rispondono alle norme minime di qualità.

- (8) 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 improvvisi e inevitabili e non possono essere previste, e si verificano quando inaspettatamente diviene impossibile applicare le disposizioni del regolamento nella loro interezza per un breve periodo di tempo. Ai fini di una corretta applicazione, il conducente dovrebbe documentare le circostanze. Inoltre, dovrebbero essere garantiti tempi di guida non eccessivi. [...]
- (9) Per ridurre e prevenire le pratiche di applicazione divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'applicazione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.
- (10) 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 relative alla loro attuazione e applicazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011⁴.
- (11) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'applicazione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno le potenzialità dei sistemi tachigrafici attuali e futuri. Pertanto si dovrebbero migliorare le funzionalità del tachigrafo affinché si possa ottenere un posizionamento più preciso, in particolare durante le operazioni di trasporto internazionale. Allo stesso fine, si dovrebbe promuovere l'installazione di tachigrafi intelligenti nei parchi veicoli esistenti che operano nel trasporto internazionale e utilizzano tachigrafi analogici o digitali.
- (11 bis) In particolare, nei veicoli sprovvisti di tachigrafo intelligente l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al primo punto di sosta presso o dopo il confine.

⁴ 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).

- (11 ter) 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.
- (11 quater) 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.
- (11 quinquies) È importante che, nell'effettuare operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'UE, i trasportatori su strada con sede nei 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.
- (12) Il regolamento (CE) n. 561/2006 e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ dovrebbero pertanto essere modificati di conseguenza.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) [...] all'articolo 4 sono aggiunte le seguenti lettere r) e s):

"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;

⁵ 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).

s) "zona apposita": un'area protetta che dispone di adeguate strutture per il riposo e appropriati servizi igienici e che rispetta le prescrizioni specifiche stabilite nell'allegato del presente regolamento;"

2) l'articolo 6, 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 condotto 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 quattro settimane consecutive i conducenti effettuano almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolare. [...]

I periodi di riposo settimanale ridotti sono compensati da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione. Nel caso in cui siano effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto o seguito da un periodo di riposo effettuato a compensazione.

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

[...]

c) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. Su decisione del conducente, in trasferta i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e sia in sosta.

I periodi di riposo settimanale regolari e i riposi settimanali superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non devono essere effettuati a bordo del veicolo. [...]

In deroga al secondo comma, il periodo di riposo settimanale regolare può essere effettuato a bordo del veicolo, a condizione che:

- il veicolo soste in un'area apposita che prevede posti di parcheggio protetti per veicoli commerciali e servizi che soddisfano le prescrizioni minime di cui all'allegato; e
- la cabina soddisfi le prescrizioni minime di cui all'allegato.

Fino a [GU: 18 mesi dopo l'entrata in vigore], il veicolo può sostare in un'area di parcheggio regolare dotata di servizi igienici purché la cabina soddisfi le prescrizioni minime di cui all'allegato.

La Commissione precisa ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le condizioni da soddisfare per avvalersi di tale deroga in caso di sosta in un'area apposita. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis.

Entro [GU: sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], gli Stati membri comunicano alla Commissione l'ubicazione delle aree apposite disponibili sui loro territori e notificano successivamente le eventuali modifiche a tali informazioni. La Commissione redige un elenco delle aree apposite accessibili al pubblico su un unico sito web ufficiale e lo aggiorna.

Entro [GU: due anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla disponibilità di tali aree apposite. La relazione comprende informazioni sul numero e sull'ubicazione delle aree apposite, sulla capacità e sull'utilizzo delle medesime nonché sull'esigenza di posti o strutture supplementari. La relazione comprende altresì una valutazione delle misure adottate e/o previste dagli Stati membri. Sulla base di tale relazione, la Commissione propone, se del caso, misure volte ad aumentare il numero e la qualità delle aree apposite e/o misure volte a rivedere le disposizioni di cui al quarto comma relative alla possibilità di effettuare il periodo di riposo settimanale regolare a bordo del veicolo.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo, così come eventuali tariffe per l'utilizzo di un'area apposta, sono a carico del datore di lavoro.";

d) è inserito il seguente paragrafo:

"8 bis. L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare a una delle sedi di attività nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro o al luogo di residenza del conducente nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un riposo settimanale di più di 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto. Tuttavia, nel caso in cui un conducente abbia effettuato consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti senza ritorno, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale da consentirgli di ritornare già alla fine della terza settimana.

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.";

f) 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, 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 periodo di riposo settimanale al conducente è messa a disposizione una branda o una cuccetta.";

6) [...] l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

" [...] A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. 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 per effettuare un riposo settimanale. 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.";

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 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e non confinino con nessun altro Stato membro; ";

b) 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 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.";

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 regole 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 regole 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 stabiliscono le 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'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate ai livelli di gravità stabiliti all'allegato III, della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, 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 alla Commissione i suddetti provvedimenti e le norme in materia di sanzioni entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma. Essi notificano senza indugio le eventuali successive modifiche. La Commissione ne informa gli Stati membri.";

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 applicazione, 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 di trasporti, che possono avere conseguenze sul rispetto delle norme del presente regolamento.";

⁶ 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 reciproca sono prestate a titolo gratuito.";

11 bis) 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.";

13) è aggiunto il seguente allegato:

"ALLEGATO

A Prescrizioni minime in materia di sicurezza, protezione e servizi per le aree apposite di cui all'articolo 8, paragrafo 8, terzo comma

1. Prevenzione e rilevamento delle intrusioni
2. Illuminazione e visibilità
3. Punto di contatto e procedure in casi di emergenza
4. Servizi igienici
5. Possibilità di acquisto di cibo e bevande
6. Connessioni che permettono la comunicazione
7. Alimentazione elettrica in ogni spazio di stazionamento.

B. Prescrizioni minime per le cabine di cui all'articolo 8, paragrafo 8, terzo comma

1. Letto con materasso per ciascun conducente
2. Sistema di riscaldamento e di condizionamento d'aria indipendente dal motore
3. Tende oscuranti
4. Scomparto contenitore accessibile dalla cabina
5. Frigorifero integrato per la conservazione degli alimenti
6. Tavolo pieghevole
7. Sedile regolabile

8. Sistema antifurto

9. Elettricità."

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. 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, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ e alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio⁸, alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁹, al regolamento (CE) n. 1072/2009, al regolamento (CE) n. 1073/2009, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, nonché alla direttiva xxx/xxx/UE 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.*";

* Nota: i riferimenti alle norme in materia di distacco dei lavoratori sono da allineare al compromesso finale relativo a tali fascicoli.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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.

-1 bis) all'articolo 3, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Entro quattro anni dall'entrata in vigore* delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, contenenti specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive, tutti i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal relativo Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo non conforme alle specifiche contenute in dette norme dettagliate, sono dotati di un tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.";

* [NOTA: prevista per la fine del 2024.]

-1 ter) 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, alla direttiva 2002/15/CE, alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio, alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio, al regolamento (CE) n. 1072/2009, al regolamento (CE) n. 1073/2009, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, nonché alla direttiva xxx/xxx/UE 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, conformemente al regolamento (UE) n. 2016/679 e alla direttiva [...] 2002/58/CE e sotto la supervisione dell'autorità di controllo dello Stato membro di cui all'articolo 51 del regolamento (UE) n. 2016/679.

2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti giuridici 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, riguarda i veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro¹⁰ 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.";

* [NOTA: prevista entro giugno 2022.]

1 bis) l'articolo 9 è così modificato:

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

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

¹⁰ NOTA: altre disposizioni del presente regolamento contenenti un analogo riferimento ad una data di immatricolazione di un veicolo saranno allineate con l'aggiunta di questa precisazione ("in uno Stato membro").

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 competenti autorizzate ad accertare le violazioni degli atti giuridici 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 seguente trattino:

"- 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, contenenti specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, secondo e terzo trattino, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.";

* [NOTA: prevista entro giugno 2022.]

1 bis ter) all'articolo 11, la seguente frase è inserita dopo la prima frase del primo comma:

"La Commissione mette in vigore gli atti di esecuzione che prevedono le 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 aggiuntiva di cui all'articolo 8, paragrafo 1, secondo e terzo trattino, entro [GU: 12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo].";

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. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente deve essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.";

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 alla frontiera o al primo punto di sosta 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.";

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 [...].

Un anno dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, contenenti specifiche che consentono di inserire e conservare i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, 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 alla frontiera o al primo punto di sosta 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) il paragrafo 1, punto i), è sostituito dal seguente:

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

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

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

c) il paragrafo 2, 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*.

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

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.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente
