



Bruxelles, 7 aprile 2020  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0122(COD)**

---

---

5114/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 7  
SOC 8  
CODEC 12  
PARLNAT 20

### **MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del 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

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 7 aprile 2020

---

## I. INTRODUZIONE

1. Il 31 maggio 2017 la Commissione europea ha adottato una 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.
2. La proposta è stata presentata nel quadro del primo pacchetto sulla mobilità e la procedura legislativa è stata organizzata insieme ad altre due proposte legislative, una sull'accesso alla professione di trasportatore su strada e al mercato del trasporto di merci su strada e una sulle disposizioni di applicazione in materia di legislazione sociale e il distacco dei conducenti.
3. Il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ha concordato un orientamento generale il 3 dicembre 2018<sup>1</sup>.
4. Il Parlamento europeo ha adottato la propria posizione in prima lettura il 4 aprile 2019.
5. Tra ottobre e dicembre 2019 si sono svolti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione in vista di un accordo sulla proposta. L'11 dicembre 2019 i negoziatori hanno concordato un testo di compromesso, successivamente approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti il 20 dicembre 2019<sup>2</sup>.
6. La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha confermato l'accordo politico il 21 gennaio 2020 e il Consiglio ne ha dato conferma il 20 febbraio 2020<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Documento ST 15084/18.

<sup>2</sup> Documento ST 15083/19.

<sup>3</sup> Documenti ST 5424/20 + ADD 1-4.

7. Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni, adottati rispettivamente il 18 gennaio 2018 e il 1° febbraio 2018.
8. Tenendo conto del suddetto accordo e a seguito della messa a punto giuridico-linguistica, il 7 aprile 2020 il Consiglio ha adottato mediante procedura scritta la posizione del Consiglio in prima lettura, conformemente alla procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## **II. OBIETTIVO**

9. L'obiettivo generale della proposta è quello di armonizzare le norme in materia di periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo nel settore dei trasporti su strada e la loro attuazione mediante l'uso di tachigrafi al fine di evitare distorsioni della concorrenza, migliorare la sicurezza stradale e garantire buone condizioni di lavoro ai conducenti nell'Unione europea.

### **III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA**

#### **A) Informazioni generali**

10. Il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati, sulla base della proposta della Commissione, al fine di concludere un accordo nella fase della posizione del Consiglio in prima lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto dai due colegislatori.

#### **B) Questioni politiche fondamentali**

11. Il testo di compromesso che si rispecchia nella posizione del Consiglio in prima lettura contiene gli elementi fondamentali riportati di seguito.

##### **a) Estensione delle norme ai veicoli commerciali leggeri**

12. Nella proposta iniziale della Commissione i veicoli commerciali leggeri non rientravano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, mentre il Parlamento era a favore di tale inclusione. Il testo del Consiglio prevede che detti veicoli rientrino nell'ambito di applicazione del regolamento quando hanno una massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate e operano nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi (articolo 2, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h bis), del regolamento (CE) n. 561/2006). Di conseguenza, anche tali veicoli rientreranno nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014 e dovranno quindi essere dotati di tachigrafi intelligenti.
13. Sarà previsto un periodo transitorio (1° luglio 2026) affinché la Commissione possa adottare atti di esecuzione che specifichino le norme in materia di dati, funzioni e installazione dei tachigrafi nei veicoli commerciali leggeri, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del regolamento modificativo, affinché durante il periodo restante si possa procedere alla produzione degli apparecchi e al montaggio sui veicoli.
14. Alla luce di quanto precede, gli emendamenti 353/rev, 368, 373 e 375 sono stati accolti, con una riformulazione, nella posizione del Consiglio.

**b) Organizzazione del periodo di riposo settimanale**

15. Al fine di raggiungere un compromesso sulle disposizioni relative ai periodi di riposo settimanale (articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 561/2006), il Consiglio ha accettato di mantenere la norma secondo cui un conducente deve effettuare due periodi di riposo settimanale regolari oppure un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore nel corso di due settimane consecutive.
16. Tuttavia, nel compromesso, in linea con la proposta iniziale della Commissione, il Consiglio ha insistito sulla concessione di una certa flessibilità ai conducenti nel trasporto di merci a lunga distanza. In particolare, 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 due periodi di riposo settimanale regolari. In questo caso, laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti, il successivo periodo di riposo settimanale deve essere preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due periodi di riposo settimanale ridotti. Durante tale periodo di riposo prolungato, il conducente beneficia del "ritorno al proprio domicilio" (cfr. il punto 19). In considerazione di quanto precede, l'emendamento 379 è stato accolto quale base di riferimento nella posizione del Consiglio, l'emendamento 381 non è stato accolto.
17. Al fine di garantire i controlli su strada dei periodi di riposo nell'arco di quattro settimane, i periodi previsti nelle disposizioni relative alle prove a bordo del veicolo sono stati estesi da 28 a 56 giorni (articolo 36 del regolamento (UE) n. 165/2014) (cfr. gli emendamenti 365, 420-422).

**c) Divieto di dormire nella cabina del veicolo**

18. La posizione del Consiglio conferma la proposta iniziale della Commissione per quanto riguarda il divieto di riposo a bordo del veicolo durante i periodi di riposo settimanale regolari e tutti i periodi di riposo settimanali superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti (articolo 8, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 561/2006). Il Consiglio ha accolto alcune parti dell'emendamento 382 del Parlamento, che specificano le condizioni necessarie in materia di alloggio. In tale contesto, si precisa che le eventuali spese di alloggio al di fuori della cabina del veicolo sono a carico del datore di lavoro, posizione condivisa dal Parlamento e contenuta nell'emendamento 383.

**d) Ritorno regolare del conducente**

19. La posizione del Consiglio, che amplia la proposta iniziale della Commissione secondo la quale un'impresa di trasporto deve organizzare il lavoro dei conducenti in modo tale che possano ritornare regolarmente al loro domicilio per effettuare un lungo periodo di riposo (articolo 8, paragrafo 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006), rafforza tale obbligo per quanto riguarda le prove e il controllo ed è più chiara circa il luogo di ritorno del conducente. Il testo del Consiglio impone pertanto ai conducenti di ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento, o al loro luogo di residenza, fermo restando che il conducente è libero di scegliere dove trascorrere il periodo di riposo, mentre il datore di lavoro è responsabile di garantire che il conducente abbia la possibilità di ritornare con regolarità. La frequenza di riferimento è stata fissata a quattro settimane, in linea con l'emendamento 385. Per ragioni di semplificazione e considerando le disparità di posizioni negoziali tra i conducenti e i loro datori di lavoro, il Consiglio non ha accolto elementi di ulteriore flessibilità sostenuti dal Parlamento negli emendamenti 355, 377 e 385.

**e) Norme minime per le infrastrutture di parcheggio**

20. Sebbene la proposta della Commissione non contenesse disposizioni specifiche relative alle aree di parcheggio, nel corso delle discussioni con il Parlamento e la Commissione, il Consiglio ha accettato di introdurre l'obbligo per la Commissione di pubblicare e aggiornare regolarmente su un sito web ufficiale un elenco di tutte le aree di parcheggio certificate e dotate di adeguate infrastrutture per i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada (articolo 8 bis del regolamento (CE) n. 561/2006). Il testo del Consiglio prevede che la Commissione stabilisca, mediante atti delegati, norme relative al livello di servizio e sicurezza, nonché una procedura di certificazione per tali aree di parcheggio. A seguito di tale compromesso, che tiene conto del principale interesse del Parlamento figurante nell'emendamento 387, le richieste volte ad ottenere disposizioni più dettagliate nel regolamento (emendamento 400) non sono state recepite nel testo del Consiglio.

**f) Interruzione del periodo di riposo settimanale su una nave traghetto o un convoglio ferroviario**

21. Il testo del Consiglio conferma la proposta della Commissione per quanto concerne la modifica delle norme applicabili al conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario durante il riposo. Il periodo di riposo giornaliero o il periodo di riposo settimanale ridotto del conducente può essere interrotto per altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente (articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006). Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, il testo del Consiglio estende la deroga alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario della durata prevista pari a otto o più ore, purché il conducente abbia accesso a una cabina letto. Di conseguenza, gli emendamenti 364, 388 e 389 sono stati accolti, parzialmente riformulati, nella posizione del Consiglio.

**g) Periodo di guida in circostanze eccezionali**

22. Il testo del Consiglio amplia la proposta della Commissione per quanto concerne le circostanze eccezionali, per far sì che, nel rispetto di condizioni rigorose e di determinate garanzie, il conducente possa superare di un'ora al massimo o 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. È possibile ricorrere a tale deroga solo prima dell'inizio di periodi di riposo più lunghi ed è necessaria una compensazione integrale (articolo 12, secondo comma, del regolamento (CE) n. 561/2006). Di conseguenza, l'emendamento 391 è stato accolto, parzialmente riformulato, nella posizione del Consiglio.

23. Il testo del Consiglio prevede inoltre che la Commissione pubblichi senza indugio informazioni su un sito web pubblico in merito ai casi urgenti in cui, nel contesto di circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea dalle norme in materia di periodi di guida e di riposo (articolo 14 del regolamento (CE) n. 561/2006). Di conseguenza, l'emendamento 395 è stato accolto, parzialmente riformulato, nella posizione del Consiglio.

## **h) Introduzione di tachigrafi intelligenti (versione 2) nel parco veicoli**

24. Per quanto riguarda i dati registrati dal tachigrafo intelligente, il testo del Consiglio aggiunge che i tachigrafi devono essere in grado di registrare la posizione del veicolo ogni volta che attraversa la frontiera di uno Stato membro, elemento già previsto nella proposta della Commissione, e ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico, nonché di registrare se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri (articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014). Pertanto, gli emendamenti da 409 a 411 sono stati sostanzialmente accolti nella posizione del Consiglio.
25. Per quanto riguarda l'introduzione dei tachigrafi intelligenti, sia il Parlamento che il Consiglio hanno preferito anticiparne considerevolmente l'introduzione nel parco veicoli (articolo 3, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014). Il compromesso stabilisce l'obbligo di ammodernare i veicoli (ossia i veicoli precedentemente muniti di tachigrafo analogico o digitale) entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle norme dettagliate per la nuova generazione di tachigrafi intelligenti, ed entro quattro anni dall'entrata in vigore di tali norme dettagliate se il veicolo è già munito di un tachigrafo intelligente (versione 1). La Commissione disporrà di 12 mesi per adottare le specifiche per la seconda generazione di tachigrafi intelligenti (articolo 11, secondo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014); i veicoli immatricolati per la prima volta 24 mesi dopo l'entrata in vigore di tali specifiche devono già avere a bordo la nuova versione (articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014). Di conseguenza, gli emendamenti 368, 369, 403-406, 412 e 415 sono stati accolti, parzialmente riformulati, nella posizione del Consiglio, mentre l'emendamento 402 è stato respinto.
26. In relazione a tale modifica, il Consiglio ha convenuto sull'obbligo per gli Stati membri di dotare in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota entro tre anni dall'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui sopra (articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014); l'emendamento 413/rev è stato pertanto parzialmente accolto.
27. In tale contesto, il testo del Consiglio precisa la proposta della Commissione per quanto concerne la registrazione manuale degli attraversamenti di frontiera, fino a quando tale registrazione sarà garantita in modo automatico dai tachigrafi intelligenti (articolo 34, paragrafi 1, 6 e 7 del regolamento (UE) n. 165/2014), tenendo conto dell'emendamento 417.

**i) Altri elementi della posizione del Consiglio**

28. I seguenti altri elementi, aggiunti dal Consiglio alla proposta della Commissione, figurano nel testo finale della posizione del Consiglio:

- a) una definizione più dettagliata di "trasporto non commerciale" (articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006);
- b) una deroga facoltativa per i veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso (articolo 13, paragrafo 1, lettera r), del regolamento (CE) n. 561/2006);
- c) una procedura d'esame per determinati atti di esecuzione (articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006);
- d) l'obbligo di comunicare alle autorità di controllo i dati del tachigrafo concernenti il superamento del periodo di guida massimo, per la diagnosi precoce remota di eventuali manipolazioni o usi impropri (articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014);
- e) l'obbligo di prevedere che i tachigrafi di prossima generazione consentano l'utilizzo dei dati in modalità operativa mediante un dispositivo esterno (articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014);
- f) una procedura per apporre nuovamente il sigillo nel caso in cui un funzionario di controllo abbia rimosso o rotto il sigillo di un tachigrafo (articolo 22, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014);
- g) un'autorizzazione che consenta all'autorità competente di richiedere la sostituzione della carta del conducente, qualora necessario per conformarsi alle nuove specifiche tecniche (articolo 26, paragrafo 7 bis, del regolamento (UE) n. 165/2014).

29. Il Consiglio ha accettato, pienamente o in linea di principio, i seguenti altri emendamenti del Parlamento alla proposta della Commissione:

- a) un'estensione dell'esenzione per la consegna di merci prodotte artigianalmente (articolo 3, primo comma, del regolamento (CE) n. 561/2006) (emendamento 374);

- b) la necessità di una valutazione da parte della Commissione di eventuali norme speciali in materia di riposo per i conducenti che prestano servizi occasionali di trasporto di passeggeri (articolo 8, paragrafo 9 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006) (emendamenti 354, 372 e 380);
- c) l'aggiunta, all'elenco degli incentivi dannosi, di ricompense per la rapidità di consegna (articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006) (emendamento 390);
- d) una deroga facoltativa per i veicoli impiegati da un'impresa edile che operano entro un raggio di 100 km (articolo 13, paragrafo 1, lettera q), del regolamento (CE) n. 561/2006) (emendamento 394);
- e) una relazione speciale della Commissione sui sistemi di guida autonomi e il loro impatto sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo (articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 561/2006) (emendamento 397);
- f) l'aggiunta di un chiarimento secondo cui i tachigrafi e le carte tachigrafiche devono avere abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti (articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 165/2014 (emendamento 406);
- g) corsi di aggiornamento per i conducenti (i cui costi devono essere a carico del datore di lavoro) e le autorità di controllo (emendamenti 418 e 419, considerando 30 e 31);
- h) una documentazione più completa per quanto concerne i periodi di riposo, le interruzioni di guida, le ferie e i congedi nonché i periodi di riposo trascorsi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario (articolo 34, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 165/2014) (emendamento 416).

#### **IV. CONCLUSIONE**

30. La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il contributo della Commissione. Tale compromesso è confermato dalla lettera della presidente della commissione TRAN del Parlamento europeo al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (23 gennaio 2020). In tale lettera la presidente comunica che raccomanderà ai membri della suddetta commissione, e successivamente alla plenaria, di accettare senza emendamenti, nella seconda lettura del Parlamento, la posizione del Consiglio in prima lettura, fatta salva la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti delle due istituzioni.
31. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti un risultato equilibrato e che, una volta adottati, i regolamenti modificati miglioreranno le condizioni di lavoro del conducente e contribuiranno alla sicurezza stradale e alla parità di condizioni nel settore del trasporto su strada, mediante l'armonizzazione e il chiarimento delle norme nonché un migliore controllo.
-