

## I

(Atti legislativi)

## REGOLAMENTI

**REGOLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
del 15 luglio 2020**

**che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi 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 <sup>(3)</sup>,

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.
- (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>(4)</sup>, ha messo in luce alcune carenze nell'attuazione del quadro giuridico. La scarsa chiarezza delle norme in materia di periodi di riposo settimanale, di strutture per il riposo e di interruzioni in situazione di multipresenza, nonché l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono state 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. Tuttavia, 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 continui.

<sup>(1)</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

<sup>(2)</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 151 del 6.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</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).

- (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, al fine di impedire infrazioni delle norme relative alla guida e al riposo o 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 le loro destinazioni 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 avvenuta principalmente a causa della 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 della strada.
- (7) Gli obblighi vigenti in materia di interruzioni si sono rivelati inadeguati e poco pratici per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare l'obbligo relativo alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti 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. Gli obblighi vigenti in materia di riposo settimanale regolare potrebbero prolungare senza necessità tali periodi. È pertanto auspicabile adattare le disposizioni relative ai periodi di 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 il loro periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. Date le differenze tra il trasporto di passeggeri e quello di merci, 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 vigente 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) Al fine di evitare un uso improprio di detta flessibilità, è essenziale definirne chiaramente l'ambito di applicazione così come prevedere controlli adeguati. Tale ambito di applicazione dovrebbe dunque limitarsi a quei conducenti che nel periodo di riferimento trascorrono i periodi di riposo settimanale ridotti al di fuori degli Stati membri dell'impresa e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente. Le verifiche del caso possono essere svolte consultando le registrazioni dei tachigrafi effettuate su strada e nei locali dell'impresa di trasporto, 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 tali cambiamenti può essere necessario adeguare la legislazione vigente, comprese le norme relative ai periodi di guida e di riposo, al fine di garantire la sicurezza stradale e condizioni di parità nonché migliori condizioni di lavoro, consentendo nel contempo all'Unione di svolgere un ruolo pionieristico in materia di tecnologie e prassi innovative. È quindi opportuno che la Commissione presenti una relazione di valutazione sull'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, che contempli 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 periodo di riposo settimanale garantendo ai conducenti adeguate condizioni di riposo. La qualità dell'alloggio è di particolare importanza durante i periodi di riposo settimanale regolare che il conducente dovrebbe trascorrere in un alloggio adeguato al di fuori della cabina del veicolo, a spese dell'impresa di trasporto in quanto 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 le imprese di trasporto 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 e quest'ultimo è libero di scegliere dove trascorrere il suo periodo di riposo. Per dimostrare che l'impresa di trasporto ottempera agli obblighi in materia di organizzazione del ritorno regolare, essa 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 dell'impresa di trasporto per essere presentate su richiesta delle autorità di controllo.
- (15) Se da un lato non è possibile effettuare i periodi di riposo settimanale regolari e 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 in conformità degli standard dell'Unione. Tali procedure di verifica dovrebbero garantire altresì che le aree di parcheggio continuino a rispettare i suddetti standard. 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'applicazione delle norme, tutti i conducenti dovrebbero essere pienamente a conoscenza delle norme relative ai periodi 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. Tali informazioni dovrebbero essere mantenute aggiornate.
- (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 <sup>(5)</sup>. 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>(6)</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 vigenti e futuri dell'Unione 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.

<sup>(5)</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(6)</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 talvolta far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare periodi di 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 periodo di 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 presente regolamento nella loro interezza. Non è quindi possibile invocare in maniera sistematica 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 prassi esecutive 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 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> siano applicate in modo effettivo, proporzionato e dissuasivo. È importante assicurare ai professionisti un facile accesso alle informazioni sulle sanzioni che si applicano in ciascuno Stato membro. L'Autorità europea del lavoro, istituita dal regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(8)</sup>, potrebbe facilitare tale accesso mettendo a disposizione le informazioni sul sito web unico a livello di Unione, istituito dal regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(9)</sup>, che funge da portale unico per accedere alle fonti e ai servizi di informazione a livello di 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 applicazione e attuazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup>.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di prevedere disposizioni dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrazione e conservazione dei dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo, nonché disposizioni dettagliate necessarie all'applicazione uniforme delle disposizioni su requisiti e funzioni in materia di dati nonché l'installazione dei tachigrafi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (26) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno i sistemi tachigrafici vigenti e intelligenti e i tachigrafi intelligenti dovrebbero diventare obbligatori anche per i veicoli commerciali leggeri al di sopra di un certo peso e che operano nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi. Si dovrebbero pertanto migliorare le funzionalità del tachigrafo al fine di ottenere un posizionamento più preciso.
- (27) 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 dei tachigrafi intelligenti nei veicoli immatricolati. I tachigrafi intelligenti contribuiranno a semplificare i controlli, facilitando così il lavoro delle autorità nazionali.

<sup>(7)</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).

<sup>(8)</sup> Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

<sup>(9)</sup> Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1).

<sup>(10)</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).

- (28) 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. Tale periodo assicurerà un tempo sufficiente per la preparazione.
- (29) Nei veicoli sprovvisti di tachigrafi intelligenti, l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa.
- (30) La registrazione delle attività sul tachigrafo è una parte importante del lavoro dei conducenti. È quindi essenziale che i conducenti ricevano adeguate formazioni su come utilizzare le nuove funzioni dei tachigrafi immessi sul mercato. I costi relativi a tali formazioni dovrebbero essere sostenuti dalle imprese di trasporto in quanto datrici di lavoro.
- (31) I funzionari addetti al 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. Ciò vale soprattutto quando tali controlli sono effettuati su strada. È quindi essenziale che i funzionari addetti al controllo ricevano un'adeguata formazione per essere pienamente al corrente degli ultimi sviluppi tecnologici e delle ultime tecniche di manipolazione.
- (32) Per ridurre gli oneri a carico delle imprese di trasporto e delle autorità di controllo nel caso in cui un funzionario addetto al controllo rimuova il sigillo di un tachigrafo a fini di controllo, si dovrebbe consentire al funzionario addetto al controllo di apporre nuovamente il sigillo in talune circostanze ben documentate.
- (33) Tenuto conto dei continui sviluppi tecnologici, la Commissione sta valutando la possibilità di sviluppare nuove soluzioni tecniche che offrano gli stessi vantaggi e i livelli di sicurezza del tachigrafo intelligente, a parità di costi connessi o a costi connessi inferiori.
- (34) È importante che le imprese di trasporto stabilite in paesi terzi siano soggette a norme equivalenti alle norme dell'Unione quando effettuano operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'Unione. La Commissione dovrebbe valutare l'applicazione di questo principio a livello di Unione e proporre soluzioni adeguate da negoziare nel contesto dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada («accordo AETR»).
- (35) 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 <sup>(11)</sup>.
- (36) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti tramite l'armonizzazione delle norme sui periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo nel trasporto su strada e l'armonizzazione delle norme sull'uso e il controllo dei tachigrafi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (37) È pertanto opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### 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<sup>o</sup> luglio 2026, 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»;

<sup>(11)</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 88).

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) 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:

- i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o
- ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente,

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 e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;»;

b) è inserita la lettera seguente:

«h bis) veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia 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;»;

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

«t) "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 che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.»;

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

«5. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

(\*) 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).»;

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

«Il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.»;

6) 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:

- a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure

b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, 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 periodo di 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:

«8. 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.* Le imprese di trasporto organizzano 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 periodo di 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 periodo di 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 del paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare 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.»;

e) è aggiunto il paragrafo seguente:

«10. Entro il 21 agosto 2022 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.»;

7) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 8 bis

1. La Commissione provvede affinché 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. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), 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 di cui al paragrafo 2. Tale relazione può contenere un elenco di misure volte ad accrescere il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e protette.

---

(\*) 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).»;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 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 è 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.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il tempo impiegato dal conducente per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, branda o cuccetta.»;

9) 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. Detta relazione è incentrata, in particolare, sull'impatto potenziale di tali sistemi 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.»;

10) 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, ogni 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.»;

11) all'articolo 12 sono aggiunti i commi seguenti:

«A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali, il conducente può 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 periodo di 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 periodo di 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.»;

12) 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) sono inserite le lettere seguenti:

«q) 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;

r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.»;

13) 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 motivazioni. La Commissione pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico.»;

14) 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.»;

15) 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;»;

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

«1. Gli Stati membri stabiliscono 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 (\*), dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione, 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'Unione, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri.

---

(\*) 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).»;

17) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione tra loro 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 lettera seguente:

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

c) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«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.»;

18) 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 dal 20 agosto 2020.

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.»;

19) all'articolo 24 il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

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

---

(\*) 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).»;

20) 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.

Tali atti di esecuzione sono adottati 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. 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, ai regolamenti (CE) n. 1071/2009 (\*), (CE) n. 1072/2009 (\*\*), (CE) n. 1073/2009 (\*\*\*) del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*), alle direttive 92/6/CEE (\*\*\*\*\*), e 92/106/CEE (\*\*\*\*\*), del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE (\*\*\*\*\*), 2014/67/UE (\*\*\*\*\*), e (UE) 2020/1057 (\*\*\*\*\*), del Parlamento europeo e del Consiglio.

(\*) Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51).

(\*\*) Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 72).

(\*\*\*) Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 88).

(\*\*\*\*) 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 (GUL 80 del 23.3.2002, pag. 35).

(\*\*\*\*\*), 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 (GUL 57 del 2.3.1992, pag. 27).

(\*\*\*\*\*), 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 (GUL 368 del 17.12.1992, pag. 38).

(\*\*\*\*\*), Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1996 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GUL 18 del 21.1.1997, pag. 1).

(\*\*\*\*\*), Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GUL 159 del 28.5.2014, pag. 11).

(\*\*\*\*\*), Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce 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 e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GUL 249 del 31.7.2020, pag. 49).»;

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

«4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti 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;
- b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 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 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 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

4 bis. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, 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.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1).»;

3) all'articolo 4, paragrafo 2, dopo il quarto trattino, è inserito il trattino seguente:

«— hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento;»;

4) 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 ai regolamenti (CE) n. 561/2006, (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009, alle direttive 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/106/CEE, nonché, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Gli Stati membri assicurano, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:

- a) l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8;
- b) 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; e
- c) 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.»;

5) all'articolo 8, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, 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.

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.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

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

6) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, 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. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.»;

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.»;

7) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

«I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.»;

8) l'articolo 11 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

Entro il 21 agosto 2021 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, secondo comma.

Entro il 21 febbraio 2022 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.»;

b) al secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma.»;

9) all'articolo 22, paragrafo 5, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

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

Qualora un funzionario di controllo rimuova 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 informazioni seguenti:

- 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 rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.»;

10) all'articolo 26 è inserito 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.»;


11) l'articolo 34 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:


«1. 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 del paese 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.»;

b) al paragrafo 5, la lettera b) è così modificata:

i) 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.»;

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«v) 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.»;

c) al paragrafo 6, è aggiunta la lettera seguente:

«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 frontiera o dopo di essa. 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.»;

d) il paragrafo 7 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 2 febbraio 2022 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 frontiera o dopo di essa. 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.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.»;

12) l'articolo 36 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) il punto i) è sostituito dal seguente:

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

ii) il punto iii) è sostituito dal seguente:

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

b) 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*.

Tuttavia, l'articolo 1, punto 15), e l'articolo 2, punto 12), si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

J. KLOECKNER