

Bruxelles, 11 aprile 2019  
(OR. en)

7731/19

---

---

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

---

---

**CODEC 746  
TRANS 216  
SOC 233  
EMPL 186  
COMPET 271  
MI 283  
PE 107**

#### **NOTA INFORMATIVA**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
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 - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Bruxelles, 3-4 aprile 2019)

---

#### **I. INTRODUZIONE**

Il relatore Wim VAN DE CAMP (PPE, NL) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di regolamento.

## II. VOTAZIONE

Nella votazione del 4 aprile 2019, la plenaria ha adottato la relazione alla proposta di regolamento.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

**Periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, interruzioni minime e periodi di riposo giornalieri e settimanali e posizionamento per mezzo dei tachigrafi****\*\*\*I**

**Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 sulla 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 (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0277),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0167/2017),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2018<sup>2</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni del 1° febbraio 2018<sup>3</sup>,
  - visto l'articolo 59 del suo regolamento
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A8-0205/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

---

<sup>2</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

<sup>3</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

## Emendamento 346

### Proposta di regolamento Considerando 1

#### *Testo della Commissione*

(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.

#### *Emendamento*

(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, socialmente responsabile **e non discriminatorio, in grado di 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, semplici da applicare e rispettare e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

## Emendamento 347

### Proposta di regolamento Considerando 2

#### *Testo della Commissione*

(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>9</sup>, 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

#### *Emendamento*

(2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme **dell'Unione** in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup>, ha portato alla luce alcune carenze **nell'attuazione** del quadro giuridico. 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 **o a un altro luogo di loro scelta** 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

l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori.

e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori.

***I periodi di guida massimi giornalieri e settimanali di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 contribuiscono invece con efficacia a migliorare le condizioni sociali dei conducenti di veicoli su strada e la sicurezza stradale in generale, ragion per cui è opportuno adottare misure per garantirne il rispetto.***

---

<sup>9</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).

---

<sup>9</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).

## **Emendamento 348**

### **Proposta di regolamento Considerando 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2 bis) Ai fini della sicurezza stradale e dell'applicazione delle norme, tutti i conducenti dovrebbero essere pienamente a conoscenza sia delle norme sui tempi di guida e sui periodi di riposo sia della disponibilità di strutture per il riposo. È pertanto opportuno che gli Stati membri si adoperino per elaborare orientamenti volti a esporre il presente regolamento in maniera chiara e semplice, a fornire informazioni utili sulle aree di parcheggio e sulle strutture per il riposo e a sottolineare l'importanza di contrastare l'affaticamento.***

## **Emendamento 349**

### **Proposta di regolamento Considerando 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(2 ter)** *È nell'interesse della sicurezza stradale incoraggiare le imprese di trasporto ad adottare una cultura della sicurezza che includa strategie e procedure di sicurezza messe a punto dall'alta dirigenza, l'impegno della gerarchia ad attuare le politiche di sicurezza e la volontà del personale di rispettare le norme di sicurezza. Al centro dell'attenzione dovrebbero essere le questioni relative alla sicurezza del trasporto su strada, in particolare l'affaticamento, la responsabilità, la pianificazione degli itinerari, i turni di lavoro, la retribuzione basata sui risultati e la gestione "just in time".*

### **Emendamento 350**

#### **Proposta di regolamento Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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) 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 **e difforme** degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri, **con un conseguente aumento della frammentazione del mercato interno europeo.**

### **Emendamento 351**

#### **Proposta di regolamento Considerando 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(4) Norme chiare, adeguate e applicate in

(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.

modo uniforme sono anche essenziali per conseguire il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, una concorrenza non distorta **e leale** tra i trasportatori, obiettivi strategici questi che contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti.

## **Emendamento 352**

### **Proposta di regolamento Considerando 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 bis) Le norme nazionali applicate al trasporto su strada devono essere proporzionate e giustificate e non devono ostacolare o rendere meno attraente l'esercizio delle libertà fondamentali garantite dal trattato, come la libera circolazione delle merci e la libera prestazione dei servizi, al fine di preservare, se non addirittura rafforzare, la competitività dell'Unione europea.***

## **Emendamento 353/rev**

### **Proposta di regolamento Considerando 4 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 ter) Ai fini della parità delle condizioni a livello europeo nel settore dei trasporti su strada, il presente regolamento dovrebbe applicarsi a tutti i veicoli adibiti al trasporto internazionale superiori a 2,4 tonnellate.***

## **Emendamento 354**

### **Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)**

**(5 bis) Il trasporto di merci è sostanzialmente diverso dal trasporto di passeggeri. I conducenti di autobus da turismo sono in stretto contatto con i loro passeggeri e dovrebbero essere in grado di effettuare pause con maggiore flessibilità, senza che ciò allunghi i tempi di guida o riduca i periodi di riposo e le pause.**

### Emendamento 355

#### Proposta di regolamento Considerando 6

(6) I conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Le attuali prescrizioni in materia di riposo settimanale regolare prolungano inutilmente tali periodi. È pertanto opportuno adattare la disposizione relativa al riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per un periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. È inoltre necessario prevedere che i trasportatori organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi.

(6) I conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Le attuali prescrizioni in materia di riposo settimanale regolare prolungano inutilmente tali periodi. È pertanto opportuno adattare la disposizione relativa al riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio **o una destinazione di loro scelta** per un periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. È altresì necessario prevedere che i trasportatori organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi. **Se il conducente sceglie di trascorrere il periodo di riposo presso il proprio domicilio, l'impresa di trasporto dovrebbe mettere a sua disposizione i mezzi per farvi ritorno.**

### Emendamento 356

#### Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(6 bis)** *Quando il lavoro di un conducente include prevedibilmente lo svolgimento di attività per il datore di lavoro diverse dalle mansioni di guida professionale, quali il carico/scarico, la ricerca di parcheggio, la manutenzione del veicolo, la pianificazione dell'itinerario, ecc., il tempo necessario per svolgere tali mansioni dovrebbe essere preso in considerazione al momento di determinare sia l'orario di lavoro che la possibilità di un riposo adeguato e la retribuzione.*

#### **Emendamento 357**

**Proposta di regolamento  
Considerando 6 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(6 ter)** *Per salvaguardare le condizioni di lavoro dei conducenti nei luoghi di carico e di scarico, i proprietari e gli operatori di tali strutture dovrebbero garantire ai conducenti l'accesso ai servizi igienici.*

#### **Emendamento 358**

**Proposta di regolamento  
Considerando 6 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(6 quater)** *I rapidi progressi tecnologici stanno portando allo sviluppo di sistemi di guida autonoma sempre più sofisticati. In futuro tali sistemi potrebbero consentire un uso differenziato dei veicoli la cui movimentazione non richiede la presenza di un conducente. Tutto ciò potrebbe tradursi in nuove possibilità operative,*

*come la guida in convoglio di autocarri (platooning). Di conseguenza, la legislazione esistente, comprese le norme sui tempi di guida e di riposo, dovrà essere adattata, ed è quindi essenziale compiere progressi a livello di gruppo di lavoro UNECE. È opportuno che la Commissione presenti una relazione di valutazione sull'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, corredata, se del caso, di una proposta legislativa al fine di tener conto dei vantaggi delle tecnologie di guida autonoma. L'obiettivo di tale atto legislativo è garantire la sicurezza stradale, condizioni di parità e condizioni di lavoro adeguate, consentendo nel contempo all'Unione di svolgere un ruolo pionieristico in materia di tecnologie e pratiche innovative.*

## Emendamento 359

### Proposta di regolamento Considerando 7

#### *Testo della Commissione*

(7) Esistono differenze tra gli Stati membri nell'interpretazione e nell'attuazione delle prescrizioni in materia di riposo settimanale per quanto riguarda il luogo in cui esso è effettuato. È pertanto opportuno chiarire l'obbligo di garantire che ***i conducenti*** dispongano di una sistemazione ***adeguata*** per i loro periodi di riposo settimanale regolari se sono effettuati lontano da casa.

#### *Emendamento*

(7) Esistono differenze tra gli Stati membri nell'interpretazione e nell'attuazione delle prescrizioni in materia di riposo settimanale per quanto riguarda il luogo in cui esso è effettuato. ***Al fine di assicurare buone condizioni di lavoro e di sicurezza per i conducenti***, è pertanto opportuno chiarire l'obbligo di garantire che ***questi*** dispongano di una sistemazione ***di qualità che tenga conto delle specificità di genere, o di un altro luogo da essi scelto e a carico del datore di lavoro***, per i loro periodi di riposo settimanale regolari se sono effettuati lontano da casa. ***Gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di sufficienti aree di parcheggio sicure, adeguate alle esigenze dei conducenti.***

## Emendamento 360

### Proposta di regolamento

## Considerando 7 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7 bis)** *Le aree di parcheggio dedicate dovrebbero essere tutte dotate delle strutture necessarie per garantire buone condizioni di riposo, vale a dire impianti di sicurezza e sanitari, strutture di ristoro e di altro tipo.*

## Emendamento 361

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7 ter)** *Per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti nel settore e garantire la sicurezza stradale sono fondamentali strutture per il riposo adeguate. Poiché il riposo in cabina è una caratteristica del settore dei trasporti ed è in alcuni casi auspicabile dal punto di vista del comfort e dell'idoneità, i conducenti dovrebbero potersi riposare nel loro veicolo, se quest'ultimo è dotato di strutture adeguate per il riposo. Gli Stati membri non dovrebbero pertanto ostacolare o impedire in modo spropositato la creazione di apposite aree di parcheggio.*

## Emendamento 362

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7 quater)** *Gli orientamenti TEN-T rivisti prevedono la realizzazione di aree di parcheggio sulle autostrade ogni 100 km circa, al fine di predisporre per gli utenti commerciali della strada spazi di*

*parcheggio che offrano un adeguato livello di protezione e sicurezza; è pertanto opportuno incoraggiare gli Stati membri ad attuare gli orientamenti TEN-T e a investire in misura sufficiente in aree di parcheggio sicure e opportunamente adattate.*

#### **Emendamento 363**

**Proposta di regolamento  
Considerando 7 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(7 quinquies) Al fine di offrire strutture per il riposo di buona qualità e a prezzi accessibili, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero incoraggiare la creazione di imprese sociali, commerciali, pubbliche e di altro tipo per la gestione di aree di parcheggio dedicate.*

#### **Emendamento 364**

**Proposta di regolamento  
Considerando 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(8 bis) In molti casi le operazioni di trasporto su strada all'interno dell'Unione comportano una tratta in traghetto o per ferrovia. Per tali operazioni è pertanto opportuno stabilire disposizioni chiare e precise in materia di periodi di riposo e di interruzioni.*

#### **Emendamento 365**

**Proposta di regolamento  
Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(9 bis) Al fine di garantire*

*un'applicazione efficace, è essenziale che le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli stradali, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 56 giorni precedenti.*

## **Emendamento 366**

**Proposta di regolamento  
Considerando 9 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(9 ter) Affinché le norme risultino chiare, facilmente comprensibili e applicabili, è necessario che i conducenti possano accedere alle informazioni. Tale obiettivo dovrebbe essere conseguito attraverso il coordinamento della Commissione. I conducenti dovrebbero altresì ricevere informazioni sulle aree di sosta e sui parcheggi protetti per poter pianificare meglio i viaggi. È inoltre opportuno installare, attraverso il coordinamento della Commissione, una linea telefonica gratuita di pronto intervento per allertare i servizi di controllo in caso di indebita pressione sui conducenti, frode o comportamenti illegali.*

## **Emendamento 367**

**Proposta di regolamento  
Considerando 9 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(9 quater) L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009 fa obbligo agli Stati membri di applicare la classificazione comune delle infrazioni nel valutare l'onorabilità. Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che le norme nazionali in materia di sanzioni applicabili alle violazioni del regolamento*

*(CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014 siano applicate in modo effettivo, proporzionato e dissuasivo. Sono necessarie ulteriori misure al fine di garantire che tutte le sanzioni applicate dagli Stati membri siano non discriminatorie e proporzionate alla gravità delle infrazioni.*

## Emendamento 368

### Proposta di regolamento Considerando 11

#### *Testo della Commissione*

(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.**

#### *Emendamento*

(11) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'applicazione delle norme in materia sociale, **nel trasporto internazionale dovrebbero essere obbligatori gli attuali sistemi tachigrafici intelligenti.** Pertanto si dovrebbero migliorare le funzionalità del tachigrafo affinché si possa ottenere un posizionamento più preciso.

## Emendamento 369

### Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**(11 bis) La rapida evoluzione delle nuove tecnologie e della digitalizzazione in tutta l'economia dell'Unione e la necessità di condizioni di parità tra le imprese di trasporti internazionali su strada rendono necessario abbreviare il periodo transitorio per l'installazione del tachigrafo intelligente nei veicoli immatricolati. Il tachigrafo intelligente contribuirà a semplificare i controlli, facilitando così il lavoro delle autorità nazionali.**

## Emendamento 370

### Proposta di regolamento Considerando 11 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(11 ter) Tenuto conto dell'ampio uso degli smartphone e del continuo sviluppo delle loro funzionalità, e in vista della realizzazione di Galileo, che offre crescenti opportunità di localizzazione in tempo reale, già utilizzate da molti telefoni cellulari, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di sviluppare e certificare un'applicazione mobile che offra gli stessi vantaggi del tachigrafo intelligente, a parità di costi connessi.**

## Emendamento 371

### Proposta di regolamento Considerando 11 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(11 quater) Al fine di garantire norme adeguate in materia di salute e di sicurezza dei conducenti, è necessario creare aree di parcheggio sicure, strutture igienico-sanitarie idonee e alloggi di qualità, o migliorare tali strutture. Nell'Unione dovrebbe esistere una rete di aree di parcheggio sufficientemente sviluppata.**

## Emendamento 372

### Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(12 bis) Il trasporto di merci è diverso dal trasporto di persone. I conducenti di autobus sono in stretto contatto con i loro**

*passenger e dovrebbero ottenere condizioni più idonee nel quadro del presente regolamento senza estendere i tempi di guida o ridurre i periodi di riposo e le pause. Pertanto, la Commissione valuta se possono essere adottate norme specifiche per questo settore, in particolare per i servizi occasionali quali definiti all'articolo 2, paragrafo 1, punto 4, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus.*

### **Emendamento 373**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto -1 (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 2 – paragrafo 1 – lettera -a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

*"-a bis) di merci, in operazioni di trasporto internazionale effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,4 tonnellate; oppure";*

### **Emendamento 374**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto -1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera -a bis



*Testo in vigore*

a bis) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di **cento** km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

*Emendamento*

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

"a bis) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione **o per la consegna di merci che sono state prodotte artigianalmente nell'azienda dalla quale dipende il conducente** e che sono utilizzati solamente entro un raggio di **centocinquanta** km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;"

**Emendamento 375**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 3 – lettera h bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**1 bis) all'articolo 3 è aggiunta la seguente lettera:**

**"h bis) veicoli commerciali leggeri adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non venga effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;"**

**Emendamento 376**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 4 – lettera r

*Testo della Commissione*

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 e che non generi alcun  
reddito.";

*Emendamento*

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 e che non generi alcun  
reddito *o fatturato*.

**Emendamento 377**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 4 – lettera r bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis) all'articolo 4 è aggiunta la seguente  
lettera:**

**"r bis) "domicilio": la residenza  
registrata del conducente in uno Stato  
membro."**

**Emendamento 378**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2 ter (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 5 – paragrafo 1

*Testo in vigore*

*Emendamento*

1. L'età minima dei conducenti è fissata  
a 18 anni

**(Non concerne la versione italiana)**

## Emendamento 379

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 5 – lettera a

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 6 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

*a) al paragrafo 6, il primo comma è sostituito dal seguente:*

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

*a) quattro periodi di riposo settimanale regolari, oppure*

*b) due periodi di riposo settimanale regolari di almeno 45 ore e due periodi di riposo settimanale ridotti di almeno 24 ore.*

*Ai fini della lettera b), i periodi di riposo settimanale ridotto sono compensati da un equivalente periodo di riposo preso in blocco prima della fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.*

#### *Emendamento*

*soppresso*

## Emendamento 381

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 5 – lettera b

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 7

#### *Testo della Commissione*

7. Qualsiasi periodo di riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto *precede o segue immediatamente* un periodo di riposo

#### *Emendamento*

7. Qualsiasi periodo di riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto *è contiguo a* un periodo di riposo regolare di almeno 45 ore.

regolare di almeno 45 ore.

### **Emendamento 382**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 8 bis – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

8 bis. 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. Essi devono essere effettuati in un alloggio *adeguato*, con adeguate attrezzature per il riposo *e appropriati servizi igienici*

#### *Emendamento*

8 bis. 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. Essi devono essere effettuati in un alloggio *di qualità e rispettoso del genere, fuori dalla cabina*, con *appropriati servizi igienici e* adeguate attrezzature per il riposo *del conducente. Tale alloggio deve essere:*

### **Emendamento 383**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 8 bis – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) fornito o pagato dal datore di lavoro, oppure

#### *Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

### **Emendamento 384**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 561/2006

*Testo della Commissione*

b) presso il domicilio o in altro luogo privato scelto dal conducente.

*Emendamento*

b) presso il domicilio **del conducente** o in altro luogo privato scelto dal conducente.

**Emendamento 385**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 8 ter – comma 1

*Testo della Commissione*

8 ter. L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che, ***nell'arco di tre*** settimane consecutive, questi ultimi possano effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare, o un periodo di riposo settimanale di più di 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto, presso il proprio domicilio.

*Emendamento*

8 ter. L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che, ***prima della fine di ciascun periodo di quattro*** settimane consecutive, questi ultimi possano effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare, o un periodo di riposo settimanale di più di 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto, presso il proprio domicilio ***o in altro luogo scelto dal conducente. Se il luogo scelto è diverso dal proprio domicilio, il conducente informa per iscritto l'impresa di trasporto almeno due settimane prima di tale periodo di riposo. Se il conducente decide di trascorrere il periodo di riposo presso il proprio domicilio, l'impresa di trasporto provvede ai mezzi necessari per***

*il rientro del conducente presso il proprio domicilio. 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.*

#### **Emendamento 386**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 5 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 8 ter – comma 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*all'articolo 8, paragrafo 8 ter, è aggiunto il seguente comma:*

*"Il conducente dichiara che i periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanali di più di 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti sono stati effettuati in un luogo di sua scelta. La dichiarazione è conservata nei locali dell'impresa.";*

#### **Emendamento 380**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 5 – lettera c bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 – paragrafo 9 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) è aggiunto il seguente paragrafo:*

*"9 bis. Entro... [due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio se possono essere adottate norme più adeguate per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, punto 4, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus."*

#### **Emendamento 387**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 5 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 8 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis) è inserito l'articolo seguente:*

##### *Articolo 8 bis*

*1. Entro ... [sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri comunicano alla Commissione l'ubicazione delle aree di parcheggio dedicate disponibili sul loro rispettivo territorio e notificano successivamente le eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione elenca in un unico sito web ufficiale, che viene regolarmente*

*aggiornato, tutte le aree di parcheggio dedicate pubblicamente accessibili.*

*2. Tutte le aree di parcheggio dotate almeno delle strutture e delle caratteristiche di cui all'allegato I e rese pubbliche dalla Commissione in conformità del paragrafo 2 possono indicare al loro ingresso di essere aree di parcheggio dedicate.*

*3. Gli Stati membri provvedono affinché siano periodicamente effettuati controlli a campione per verificare che le caratteristiche dei parcheggi siano conformi ai criteri per le aree di parcheggio dedicate enunciati nell'allegato I.*

*4. Gli Stati membri esaminano i reclami relativi alle aree di parcheggio dedicate certificate che non sono conformi ai criteri enunciati nell'allegato I.*

*5. Gli Stati membri incoraggiano la creazione di aree di parcheggio dedicate in linea con le disposizioni di cui all'articolo 39, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 1315/2013.*

*Al più tardi entro il 31 dicembre 2020, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di aree di parcheggio sicure. Detta relazione è corredata di un progetto di regolamento che stabilisce norme e procedure per la certificazione delle aree di parcheggio dedicate di cui al paragrafo 4. La relazione è aggiornata ogni anno sulla base delle informazioni raccolte dalla Commissione a norma del paragrafo 5 e contiene un elenco delle misure proposte per aumentare il numero e la qualità di strutture adeguate per il riposo dei conducenti nonché degli spazi di parcheggio sicuri.";*



## **Proposta di regolamento**

### **Articolo 1 – punto 6**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 9 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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 periodo di riposo settimanale ridotto al conducente è messa a disposizione una **cabina letto, una** branda o una cuccetta.";

## **Emendamento 389**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 9 – paragrafo 1 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**6 bis) all'articolo 9, è aggiunto il paragrafo seguente:**

**"1 bis. La deroga di cui al paragrafo 1 può essere estesa al riposo settimanale regolare quando i viaggi in nave traghetto hanno una durata di 12 ore o più. Nel corso di tale periodo di riposo settimanale il conducente ha accesso a una cabina letto."**

## Emendamento 390

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 6 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 10 – paragrafo 1

#### *Testo in vigore*

1. È vietato alle imprese di trasporto retribuire i conducenti salariati o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, se queste retribuzioni ***siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare*** l'infrazione del presente regolamento.

#### *Emendamento*

***6 bis) all'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:***

"1. È vietato alle imprese di trasporto retribuire i conducenti salariati o concedere loro premi o maggiorazioni di salario ***extra*** in base alle distanze percorse, ***alla rapidità della consegna*** e/o al volume delle merci trasportate, se queste retribuzioni ***incoraggiano*** l'infrazione del presente regolamento.

## Emendamento 391

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 7

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 12 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

"A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, il conducente può derogare alle disposizioni dell'articolo 8, ***paragrafo 2, e dell'articolo 8, paragrafo 6, secondo comma***, per raggiungere ***l'alloggio adeguato di cui all'articolo 8, paragrafo 8 bis ed effettuarvi il riposo***

#### *Emendamento*

"A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, il conducente può ***in via eccezionale*** derogare alle disposizioni dell'articolo 6, ***paragrafi 1 e 2, dopo un riposo di 30 minuti***, per raggiungere ***entro due ore la sede di attività del datore di lavoro da cui il conducente dipende e dove***

*giornaliero o settimanale. Tale deroga non pregiudica il rispetto dei periodi di guida giornalieri o settimanali né riduce i periodi di riposo giornalieri o settimanali.*

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 l'alloggio adeguato.*";

*inizia il riposo settimanale regolare del conducente.* Il conducente indica a mano nel tabulato dell'apparecchio di controllo il motivo della deroga a dette disposizioni. *Tale periodo pari al massimo a due ore è compensato da un periodo di riposo equivalente, effettuato in un'unica soluzione congiuntamente a qualsiasi periodo di riposo, entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione."*

## **Emendamento 392**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera d

#### *Testo in vigore*

d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito *del servizio universale.*

#### *Emendamento*

*7 bis) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:*

"d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito *degli invii postali ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6, della direttiva 97/67/CE.*"

## **Emendamento 393**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 7 ter (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera e

*Testo in vigore*

e) veicoli operanti esclusivamente in isole 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 che consentano il passaggio di veicoli a motore;

*Emendamento*

**7 ter) all'articolo 13, paragrafo 1, 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 unite al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria che consentano il passaggio di veicoli a motore e che non confinino con un altro Stato membro;"**

**Emendamento 394**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 7 quater (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera p bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**7 quater) all'articolo 13, paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera:**

**"p bis) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 44 tonnellate, impiegati da un'impresa edile entro un raggio di 100 km al massimo dal luogo ove ha sede l'impresa e a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente.";**

**Emendamento 395**

**Proposta di regolamento**

## Articolo 1 – punto 8

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 14 – paragrafo 2

### *Testo della Commissione*

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.

### *Emendamento*

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.

***Queste informazioni sono pubblicate in un sito web pubblico dedicato, gestito dalla Commissione e disponibile in tutte le lingue dell'Unione europea.***

## Emendamento 396

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 9

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 15

### *Testo della Commissione*

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.***

### *Emendamento*

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. ***Nell'interesse delle condizioni di lavoro dei conducenti nonché della sicurezza stradale e dell'applicazione delle disposizioni in materia, gli Stati membri predispongono aree di parcheggio e di riposo, libere dalla neve e dal ghiaccio in inverno, in particolare nelle regioni ultraperiferiche***

## **Emendamento 397**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 17 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**9 bis) All'articolo 17 è inserito il paragrafo seguente:**

**"3 bis. La relazione comprende una valutazione dell'utilizzo dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri e della possibilità per il conducente di registrare il periodo durante il quale è attivato un sistema di guida autonomo; essa è altresì corredata, se del caso, di una proposta legislativa intesa a modificare il presente regolamento, comprese le prescrizioni necessarie affinché il conducente registri tali dati nel tachigrafo intelligente."**

## **Emendamento 398**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 10**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 19 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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,**

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 **e proporzionate alla gravità delle violazioni, come indicato**

della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano 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.

---

<sup>12</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

***nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione, entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma, tali norme e provvedimenti, nonché il metodo e i criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Gli Stati membri*** notificano senza indugio le eventuali successive modifiche ***delle norme e dei provvedimenti in questione. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e provvedimenti, nonché delle eventuali modifiche loro apportate.***

***Le suddette informazioni sono pubblicate in un sito web pubblico dedicato, gestito dalla Commissione e disponibile in tutte le lingue dell'Unione europea, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri dell'Unione europea.***

---

<sup>12</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

## **Emendamento 399**

### **Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 12**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 25 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono ***un approccio raccomandato***, in applicazione della procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

*Emendamento*

2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono ***approcci comuni per l'attuazione del presente regolamento***, in applicazione della procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

**Emendamento 400**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 12 bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 561/2006

Allegato (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**12 bis) è aggiunto l'allegato seguente:**

***"Requisiti minimi per le aree di parcheggio***

***Parte A: Strutture di servizio***

**1) *Servizi igienici dotati di rubinetti, puliti, funzionanti e verificati periodicamente:***

***- fino a 10 posti, almeno un blocco con quattro servizi igienici;***

***- da 10 a 25 posti, almeno un blocco con otto servizi igienici;***

***- da 25 a 50 posti, almeno due blocchi, ciascuno con 10 servizi igienici;***

***- da 50 a 75 posti, almeno due blocchi, ciascuno con 15 servizi igienici;***

***- da 75 a 125 posti, almeno quattro blocchi, ciascuno con 15 servizi igienici;***

***- oltre 125 posti, almeno sei blocchi, ciascuno con 15 servizi igienici.***

**2) *Docce pulite, funzionanti e verificate periodicamente:***



*- fino a 10 posti, almeno un blocco con due docce;*

*- da 25 a 50 posti, almeno due blocchi, ciascuno con cinque docce;*

*- da 50 a 75 posti, almeno due blocchi, ciascuno con 10 docce;*

*- da 75 a 125 posti, almeno quattro blocchi, ciascuno con 12 docce;*

*- oltre 125 posti, almeno sei blocchi, ciascuno con 15 docce.*

*3) Accesso adeguato all'acqua potabile.*

*4) Adeguate strutture di cottura, snack bar o ristorante.*

*5) Presenza di un negozio con una varietà di prodotti alimentari, bevande, ecc., in loco o in prossimità.*

*6) Disponibilità di contenitori per rifiuti, in quantità e di capacità adeguate.*

*7) Riparo per la pioggia o il sole in prossimità dell'area di parcheggio.*

*8) Piano per le emergenze/ possibilità di contattare i responsabili/ contatti di emergenza noti al personale.*

*9) Disponibilità di un ragionevole numero di tavoli da picnic con panche o alternative.*

*10) Servizio Wi-Fi dedicato.*

*11) Sistema di prenotazione, pagamento e fatturazione senza ricorso a contanti.*

*12) Sistema di indicazione degli slot disponibili, in loco e online.*

*13) Strutture che tengono conto delle specificità di genere.*

#### *Parte B: Caratteristiche di sicurezza*

*1) Separazione continua dell'area di parcheggio e dei suoi dintorni, ad esempio tramite recinzioni o altro tipo di barriera, che impedisca l'ingresso casuale e l'ingresso intenzionale non autorizzato o lo ritardi.*

*2) Accesso all'area di parcheggio per automezzi pesanti riservato soltanto agli*

*utenti e al personale dello stesso.*

*3) Sistema di registrazione digitale (almeno 25 fotogrammi al secondo). Il sistema funziona sia in registrazione continua sia in modalità a rilevazione di movimento.*

*4) Presenza di un sistema di CCTV in grado di riprendere l'intero perimetro e di garantire che tutte le attività lungo la recinzione o in prossimità possano essere registrate chiaramente (videoregistrazione con CCTV).*

*5) Sorveglianza del sito effettuata da pattuglie o in altro modo.*

*6) Segnalazione di ogni atto criminale al personale dell'area di parcheggio per automezzi pesanti e alla polizia. Se possibile, il veicolo deve essere trattenuto sul posto, in attesa di istruzioni della polizia.*

*7) Passaggi costantemente illuminati per veicoli e per pedoni.*

*8) Sicurezza dei pedoni nelle aree di parcheggio dedicate.*

*9) Sorveglianza delle aree di parcheggio mediante controlli di sicurezza adeguati e proporzionati.*

*10) Chiara indicazione del numero o dei numeri di telefono dei servizi di emergenza."*

## **Emendamento 401**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto -1 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 1 – paragrafo 1

*Testo in vigore*

*Emendamento*

*-1 bis) l'articolo 1, paragrafo 1 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<sup>14</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio e alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

<sup>15</sup> Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

"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 Consiglio<sup>14</sup>, alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio<sup>15</sup>, **al regolamento (CE) n. 1072/2009, alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>15 bis</sup> 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 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.**"

---

<sup>14</sup> Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

<sup>15</sup> Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

<sup>15 bis</sup> **Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).**

## **Emendamento 402**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto -1 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera h bis (nuova)

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

*"h bis) "tachigrafo intelligente", un tachigrafo digitale che utilizza un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare che ne determina automaticamente la posizione in conformità del presente regolamento;"*

**Emendamento 403**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto -1 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 3 – paragrafo 4

*4. Dopo quindici anni dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma degli articoli 8, 9 e 10, i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal relativo Stato membro di immatricolazione sono muniti di un siffatto tachigrafo.*

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

*"4. Entro il'... [GU: 3 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], sui seguenti veicoli è installato un tachigrafo intelligente:*

*a) i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo analogico;*

*b) i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio applicabile fino al 30 settembre 2011; oppure*

*c) i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio applicabile dal 1° ottobre 2011."*

---

<sup>1</sup> *Presupponendo l'entrata in vigore del pacchetto stradale nel 2019 e della seconda versione dell'atto di esecuzione della Commissione per il tachigrafo intelligente entro il 2019/2020 (cfr. il successivo articolo 11), e applicando successivamente un approccio scaglionato per l'installazione a posteriori.*

#### **Emendamento 404**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto -1 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 3 – paragrafo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*-1 quater) all'articolo 3 è inserito il paragrafo seguente:*

*"4 bis. Entro il ... [GU: 4 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], sui veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo digitale conforme all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio applicabile dal 1° ottobre 2012 è installato un tachigrafo intelligente."*

#### **Emendamento 405**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto -1 quinquies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 3 – paragrafo 4 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***-1 quinquies) all'articolo 3 è inserito il paragrafo seguente:***

***"4 ter. Entro il ... [GU: 5 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], sui veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione della Commissione (UE) 2016/799<sup>1</sup> è installato un tachigrafo intelligente."***

---

***<sup>1</sup> 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).***

**Emendamento 406**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto -1 sexies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 4 – paragrafo 2 – trattino 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

***"- hanno abbastanza memoria per***

*archiviare tutti i dati richiesti dal presente regolamento,";*

## **Emendamento 407**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto -1 septies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 7 – paragrafo 1

#### *Testo in vigore*

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, **conformemente alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE** e sotto la supervisione dell'autorità di controllo dello Stato membro di cui all'articolo **28 della direttiva 95/46/CE**.

#### *Emendamento*

***-1 septies) all'articolo 7, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:***

"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, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per quanto concerne il distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada, nonché alla direttiva che fissa norme specifiche relativamente alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per il distacco dei conducenti nel settore dei trasporti su strada, conformemente al regolamento (UE) 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) 2016/679.**"

## **Emendamento 408**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto -1 octies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

*Testo in vigore*

2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006, in conformità con il paragrafo 1, per quanto riguarda:

*Emendamento*

***-1 octies) all'articolo 7, la parte introduttiva del paragrafo 2 è sostituita dalla seguente:***

***"2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi 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, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per quanto concerne il distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada, nonché alla direttiva che fissa norme specifiche relativamente alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per il distacco dei conducenti nel settore dei trasporti su strada, in conformità con il paragrafo 1, per quanto riguarda:"***

**Emendamento 409**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 1**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 2

*Testo della Commissione*

– ogni tre ore di periodo complessivo di guida e ogni volta che il veicolo attraversa **una** frontiera;"

*Emendamento*

– ogni tre ore di periodo complessivo di guida e ogni volta che il veicolo attraversa **la** frontiera **di uno Stato membro**;"

**Emendamento 410**



**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 1**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

– ***ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o scarico;***

**Emendamento 411**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis) all'articolo 8, paragrafo 1, è inserito il comma seguente:***

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

**Emendamento 412**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

**1 ter) all'articolo 8, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:**

**"I veicoli immatricolati per la prima volta a partire dal... [24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] sono dotati di un tachigrafo conformemente all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento.";**

**Emendamento 413/rev**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 9 – paragrafo 2

**2. Dopo quindici anni dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma del presente articolo e degli articoli 8 e 10, 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. Fino a quel momento, gli Stati membri possono decidere se dotare le loro autorità di controllo di tale apparecchiatura per la diagnosi precoce remota.**

**1 quater) all'articolo 9, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:**

**"2. Entro il ... [GU: un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] 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. Fino a quel momento, gli Stati membri possono decidere se dotare le loro autorità di controllo di tale apparecchiatura per la diagnosi precoce remota."**

## Emendamento 414

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 1 quinquies (nuovo)

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 9 – paragrafo 3

#### *Testo in vigore*

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 **del regolamento (CE) n. 561/2006** e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.

#### *Emendamento*

**(1 quinquies) all'articolo 9, 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 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."

## Emendamento 415

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 1 sexies (nuovo)

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 11 – comma 1

#### *Testo in vigore*

Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento,

#### *Emendamento*

**1 sexies) all'articolo 11, il paragrafo 1 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. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

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 ... [GU: 12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per la registrazione di qualsiasi attraversamento di frontiera di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma, da parte del veicolo.***

Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.";

## **Emendamento 416**


### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 2 – punto 1 septies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014



Articolo 34 – paragrafo 5 – lettera b – punto iv

#### *Testo in vigore*

iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida e i periodi di riposo.

#### *Emendamento*

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

***"iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia; sotto il simbolo "traghetto/treno": oltre al simbolo : il periodo di riposo trascorso su una nave traghetto o un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE)***

## Emendamento 417

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 2

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 34 – paragrafo 7 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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; **il conducente inoltre dopo aver raggiunto un punto di sosta appropriato introduce** il luogo e l'ora in cui ha attraversato una frontiera **con il veicolo**. 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.

#### *Emendamento*

7. **Se il tachigrafo non è in grado di registrare automaticamente l'attraversamento di frontiera, il** conducente introduce, **al primo punto di sosta possibile e disponibile**, il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina, **nonché** il luogo e l'ora in cui ha attraversato una frontiera. **Dopo l'attraversamento di una frontiera e l'ingresso in un nuovo paese il codice del paese è inserito alla voce BEGIN del tachigrafo**. 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.

## Emendamento 418

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 2 bis (nuovo)

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 34 – paragrafo 7 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis) all'articolo 34 è aggiunto il paragrafo seguente:**

***"7 bis. I conducenti ricevono una formazione riguardo all'uso corretto del tachigrafo, per poter utilizzare appieno l'apparecchiatura. Il conducente non deve assumersi il costo della formazione, che deve essere fornita dal suo datore di lavoro."***

#### **Emendamento 419**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 2 ter (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 34 – paragrafo 7 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 ter) all'articolo 34 è aggiunto il paragrafo seguente:**

***"7 ter. È opportuno che quante più autorità di controllo possibile ricevano una formazione su come leggere e controllare correttamente il tachigrafo.";***

#### **Emendamento 420**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 2 – punto 2 quater (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 36 – paragrafo 1 – punto i

*Testo in vigore*

i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei **ventotto** giorni precedenti;

*Emendamento*

**2 quater) all'articolo 36, paragrafo 1, il punto i) è sostituito dal seguente:**

"i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei **cinquantasei** giorni precedenti;"

**Emendamento 421**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 quinquies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 36 – paragrafo 1 – punto iii

*Testo in vigore*

iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei **ventotto** giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

*Emendamento*

**2 quinquies) all'articolo 36, paragrafo 1, il punto iii) è sostituito dal seguente:**

"iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei **cinquantasei** giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.";

**Emendamento 422**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – punto 2 sexies (nuovo)**

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 36 – paragrafo 2 – punto ii

*Testo in vigore*

ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei **ventotto** giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

*Emendamento*

**2 sexies) all'articolo 36, 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, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006;"

