





# *Ministero dell'Interno*

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

AI REPARTI MOBILI LORO SEDI

AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO CESENA

e, per conoscenza:

ALLA SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO DELLA  
PUBBLICA SICUREZZA ROMA

Sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità europea, serie L del 2.05.2024 è stato pubblicato il Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 aprile 2024, che introduce modifiche al Regolamento (CE) n. 561/2006 (di seguito solo regolamento), in materia di normativa sociale dell'Unione europea nell'ambito dei servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada.

Le novità normative, in vigore dal 22 maggio 2024, introducono deroghe al regime delle interruzioni di cui all'art. 7 del regolamento e al regime dei riposi giornalieri e settimanali di cui all'art. 8 del regolamento. Sono state, inoltre, introdotte disposizioni in merito all'uso del foglio di viaggio per giustificare il ricorso alle nuove deroghe.

Le deroghe possono essere fruite nell'ambito dei servizi di trasporto occasionali di passeggeri effettuati sia in ambito internazionale sia nazionale<sup>1</sup> e hanno lo scopo di garantire una distribuzione più flessibile delle interruzioni di guida e stabilire la parità di trattamento tra le operazioni occasionali di trasporto passeggeri a livello internazionale e nazionale, riducendo al minimo lo stress e la stanchezza dei conducenti. Ciò in ragione della particolarità dei servizi occasionali che sono caratterizzati da percorrenze più lunghe nella parte iniziale e finale del viaggio e distanze e tempi di guida più brevi nel luogo in cui si svolge l'attività turistica per la quale viene svolto il servizio.

Di seguito si rassegnano le novità di rilievo introdotte dal regolamento (UE) 2024/1258.

## **Interruzioni di lavoro**

L'art. 7 del regolamento viene arricchito di un nuovo comma con il quale si introduce una diversa modalità di fruizione delle interruzioni di 45 minuti da parte di un conducente impegnato in un servizio occasionale passeggeri.

---

<sup>1</sup> L'art. 4, lettera n-bis nel rinviare al Reg. (CE) 1073/2009 per la definizione dei servizi occasionali passeggeri, fa riferimento sia a quelli nazionali, sia a quelli internazionali.



# Ministero dell'Interno

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Secondo quanto previsto dal nuovo comma 3 dell'art. 7, l'interruzione di 45 minuti può essere frazionata in due pause distribuite in un periodo di 4 ore e 30 minuti di guida. La frazionabilità è subordinata alle seguenti condizioni:

- i 45 minuti possono essere frazionati in due interruzioni;
- ciascuna interruzione frazionata deve essere di almeno 15 minuti;
- entrambe le interruzioni devono essere distribuite in un periodo di guida di 4 ore e 30 minuti<sup>2</sup>.

## **Riposo giornaliero**

Le modifiche dell'articolo 8 del regolamento prevedono deroghe sia in tema di riposo giornaliero sia in tema di riposo settimanale.

In tema di riposo giornaliero, il nuovo paragrafo 2-bis consente di completare il riposo giornaliero (regolare o ridotto) entro 25 ore (in luogo delle 24) dal termine del precedente riposo giornaliero o settimanale.

La deroga è consentita una sola volta nell'ambito di un singolo servizio occasionale di durata non inferiore a 6 periodi consecutivi di 24 ore, oppure, due volte nell'ambito di un servizio occasionale di durata non inferiore a 8 periodi consecutivi di 24 ore.

In entrambi i casi l'attività di guida del giorno in cui si fruisce della deroga non deve essere superiore a 7 ore.

La deroga deve comunque essere fruita nel rispetto dell'orario di lavoro massimo di cui al d.lgs. 234/2007.

## **Riposo settimanale**

In tema di riposo settimanale, con la modifica del paragrafo 6-bis dell'articolo 8 del regolamento, la deroga alle previsioni del paragrafo 6, relativa ai periodi di riposo da eseguire nell'arco di due settimane<sup>3</sup>, è stata estesa anche ai trasporti nazionali.

La deroga è concessa a condizione che:

- l'ultimo riposo settimanale effettuato non sia ridotto;
- il veicolo utilizzato sia munito di tachigrafo digitale;

<sup>2</sup> A titolo esemplificativo, in alternativa alle consuete modalità di fruizione, l'interruzione di 45 minuti può essere effettuata facendo una pausa di 20 minuti e l'altra di 25, oppure una pausa di 30 e l'altra di 15 o, ancora, una pausa di 25 ed una di 20 e così via, nel corso di un periodo di guida di 4 ore e 30 minuti. Al termine della seconda interruzione utile (di durata almeno uguale o superiore a 15 minuti) inizia a decorrere un nuovo periodo di guida.

<sup>3</sup> Che consente al conducente impiegato in un singolo servizio occasionale di rinviare il riposo settimanale fino a un massimo di 12 giorni dal precedente riposo settimanale regolare, più precisamente, di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare.



# Ministero dell'Interno

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

- nel caso di guida tra le ore 22 e le 6, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure, le interruzioni di guida siano effettuate ogni 3 ore anziché ogni 4 ore e 30 minuti.

Il conducente, dopo un singolo servizio occasionale nel quale ha beneficiato della deroga, deve effettuare due periodi di riposo settimanale regolare (di 45 ore ciascuno), oppure un riposo settimanale regolare (di 45 ore) e uno ridotto (di almeno 24 ore). In quest'ultimo caso, le ore di riduzione<sup>4</sup> dovranno essere compensate con un equivalente periodo di riposo entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga.

## **Condizioni per fruire delle deroghe**

La fruizione delle deroghe relative alle interruzioni e ai riposi nell'ambito dei servizi occasionali di trasporto passeggeri è subordinata ad una serie di adempimenti che servono a giustificare la fruizione medesima e ad agevolare i controlli su strada.

A tal fine, il conducente deve compilare ed esibire agli organi di controllo il foglio di viaggio previsto per i trasporti internazionali anche nel caso in cui effettui un trasporto occasionale di passeggeri in ambito nazionale, indicando l'uso per il servizio nazionale<sup>5</sup>.

Il conducente che usufruisce delle deroghe deve avere al seguito, oltre al foglio di viaggio del servizio in questione, anche quelli dei 28 gg. precedenti (56 dal 31.12.2024). Tale ultimo obbligo viene, tuttavia, meno se il tachigrafo e la carta del conducente sono in grado di consentire la registrazione del tipo di trasporto passeggeri effettuato<sup>6</sup>.

Trattandosi di incombenze necessarie per giustificare il ricorso alle deroghe, la mancanza dei fogli di viaggio o la loro irregolare compilazione non consente di considerare legittima la fruizione delle deroghe medesime, con la conseguente applicazione delle sanzioni previste dall'art. 174 cds per le eventuali violazioni inerenti alle interruzioni, al superamento dei tempi di guida, al mancato completamento del riposo giornaliero o settimanale<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> 21 ore o meno, a seconda della durata del riposo settimanale ridotto fruito.

<sup>5</sup> La norma prevede che la Commissione possa adottare un atto di esecuzione per stabilire il formato del foglio di viaggio per i servizi nazionali. Inoltre, entro il 31 dicembre 2026, la medesima Commissione è delegata a valutare le opzioni di digitalizzazione del foglio di viaggio che consenta di registrare le informazioni richieste dal regolamento (CE) 1073/2009.

<sup>6</sup> A tal fine, la Commissione è delegata ad adottare atti di esecuzione entro il 23 novembre 2025 che stabiliscano le specifiche tecniche per la registrazione e la conservazione dei dati relativi al tipo di trasporto passeggeri effettuato.

<sup>7</sup> Devono essere prese in considerazione e sanzionate anche le eventuali violazioni dell'art. 174 cds commesse nei 28 giorni precedenti (56 giorni dal 31.12.2024) qualora manchi o sia irregolarmente compilato il foglio di viaggio relativo al giorno in cui è stata fruita la deroga.





# Ministero dell'Interno

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA  
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Rimane ferma l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge n. 218/2003 per la mancanza del foglio di viaggio o la sua erronea o incompleta compilazione nel corso di un servizio occasionale internazionale effettuato con autobus immatricolato all'estero<sup>8</sup>.

## **Violazioni commesse sul territorio di un altro Stato**

A seguito della sentenza della Corte di giustizia UE<sup>9</sup>, considerato che le infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 si verificano spesso contemporaneamente e che l'obiettivo del regolamento (UE) n. 165/2014 è garantire il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, è stata introdotta la possibilità di imporre sanzioni a un'impresa o a un conducente per infrazioni a entrambi i regolamenti qualora tali violazioni siano rilevate sul territorio di uno Stato membro ma siano state commesse sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

A tal fine, il nuovo art. 19, paragrafo 2, del regolamento prevede che ciascuno Stato membro autorizzi le autorità competenti a sanzionare anche le violazioni del regolamento (UE) n. 165/2014<sup>10</sup> commesse in territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo diverso da quello dove vengono accertate e per le quali non sia già stata imposta una sanzione. Per dare concreta attuazione alla citata disposizione e applicare le sanzioni previste all'art. 179 cds e dalla legge n. 727/78 per violazioni commesse interamente all'estero è necessaria una specifica norma di adeguamento del diritto interno che attribuisca tale facoltà agli organi di controllo, come previsto dal vigente art. 174, comma 12, cds.

\*\*\*\*\*

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo sono pregate di estendere il contenuto della presente ai Corpi e Servizi di Polizia Locale.

IL DIRETTORE CENTRALE  
Cortese

Firmato Digitalmente da/Signed by:  
RENATO CORTESE  
In Data/On Date:  
venerdì 7 giugno 2024 17:26:34

<sup>8</sup> In tal caso, la violazione dell'art. 9, comma 1, della legge n. 218/2003 può essere contestata esclusivamente con riferimento al giorno del controllo.

<sup>9</sup> Sentenza del 9 settembre 2021, resa nella causa C-906/19, nella quale la Corte, chiarendo che gli Stati non possono imporre una sanzione per violazione del regolamento (UE) n. 165/2014 commessa sul territorio di un altro Stato membro, ha riconosciuto che spetta al legislatore dell'UE prevedere tale facoltà.

<sup>10</sup> Relative all'impiego del tachigrafo, al suo funzionamento e all'uso della carta del conducente.



2024/1258

2.5.2024

**REGOLAMENTO (UE) 2024/1258 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 24 aprile 2024**

**che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo**

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>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</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 efficiente, sicuro e socialmente responsabile, nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. È pertanto 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) Le norme relative ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, alle interruzioni minime e ai periodi di riposo giornalieri e settimanali di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> si applicano agli operatori dei servizi di trasporto su strada e ai conducenti, indipendentemente dal fatto che effettuino il trasporto di passeggeri o di merci o che, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, esso sia regolare o occasionale.
- (3) Le specificità del settore del trasporto occasionale di passeggeri su strada non sono condivise dal settore del trasporto di merci su strada o dal settore del trasporto regolare di passeggeri su strada. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada è caratterizzato da un'elevata stagionalità e da diverse durate dei periodi di guida, nonché da distanze di guida variabili che dipendono dalle attività turistiche svolte dai passeggeri. Deve poter soddisfare, ove possibile, le necessità dei passeggeri, come le richieste non programmate ed estemporanee in termini di ulteriori fermate e modifiche dell'itinerario o dell'orario. Il trasporto occasionale di passeggeri su strada comporta generalmente un tempo di guida inferiore rispetto al trasporto di merci o ai servizi regolari di trasporto effettuati con autobus. Inoltre i conducenti dormono di solito in hotel e viaggiano raramente di notte. D'altro canto, durante l'orario di lavoro, i conducenti possono dover svolgere alcune attività aggiuntive, spesso derivanti dalle interazioni con i passeggeri.
- (4) La valutazione ex post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha concluso che alcune delle norme uniformi relative alle interruzioni minime e ai periodi di riposo non sono adatte alle specificità dei servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada. Ulteriori valutazioni effettuate dalla Commissione a tale riguardo hanno dimostrato che alcuni obblighi del regolamento (CE) n. 561/2006 in materia di interruzioni e periodi di riposo giornalieri e settimanali sono inadeguati e impraticabili per i conducenti e gli operatori che effettuano servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada, in quanto hanno un impatto negativo sulla capacità di organizzare servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di elevata qualità, sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, di conseguenza, sulla sicurezza stradale.

<sup>(1)</sup> GU C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del 12 aprile 2024.

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

- (5) È pertanto opportuno adattare gli obblighi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo per adeguarli ai requisiti specifici dei servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada. È inoltre opportuno allineare le norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada a livello nazionale e internazionale.
- (6) Norme più flessibili sulla programmazione delle interruzioni e dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada non dovrebbero in alcun modo compromettere la sicurezza dei conducenti o la sicurezza stradale, aumentare il livello di stanchezza dei conducenti o comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe pertanto modificare le attuali norme sulle interruzioni minime totali, sui periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, sul periodo di guida massimo quindicinale e sull'orario di lavoro massimo in conformità della normativa applicabile, compresa la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>.
- (7) Al fine di garantire una definizione uniforme di servizio occasionale di trasporto passeggeri, è necessario chiarire che la definizione di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> disciplina sia i servizi nazionali sia quelli internazionali. È inoltre opportuno aggiornare la definizione di servizio regolare passeggeri affinché faccia riferimento al regolamento (CE) n. 1073/2009, che ha abrogato il regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio <sup>(6)</sup>.
- (8) Una maggiore flessibilità nella programmazione delle interruzioni per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada non dovrebbe in alcun modo comportare maggiore stanchezza o stress per i conducenti. È opportuno garantire che i conducenti effettuino interruzioni della durata minima necessaria per consentire loro di riposare adeguatamente e a sufficienza. È pertanto opportuno fissare una durata minima per ciascuna interruzione. I conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada dovrebbero essere autorizzati a suddividere la loro interruzione obbligatoria in due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, rispettando nel contempo la durata minima totale necessaria dell'interruzione pari a 45 minuti. Tuttavia, una maggiore flessibilità nella programmazione di tali interruzioni non dovrebbe impedire ai conducenti di effettuare interruzioni più lunghe rispetto alla durata minima prevista o di effettuare interruzioni aggiuntive.
- (9) Per garantire che non si abusi della maggiore flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri su strada, è essenziale delimitare chiaramente l'ambito di applicazione di tale flessibilità. I conducenti dovrebbero pertanto poter rinviare l'inizio dei loro periodi di riposo giornalieri per un periodo massimo di un'ora nei casi in cui il periodo di guida per tale giorno non abbia superato le sette ore, e dovrebbero poter rinviare l'inizio dei periodi di riposo giornalieri solo quando effettuano singoli servizi occasionali di trasporto passeggeri di durata pari o superiore a sei giorni. Tale flessibilità dovrebbe essere ulteriormente limitata in modo tale da poter ricorrere alla deroga dalle norme sui periodi di riposo una sola volta durante la durata del viaggio, o due volte nel caso di singoli servizi occasionali di trasporto passeggeri di durata pari o superiore a otto giorni. Il ricorso a tale deroga non incide sull'ultima ora di inizio di un periodo di riposo settimanale. Ai fini di un'applicazione efficace ed efficiente, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, è opportuno utilizzare una copia del foglio di viaggio in formato cartaceo o elettronico, in aggiunta alle registrazioni del tachigrafo.
- (10) Le verifiche da parte delle autorità nazionali competenti del rispetto delle disposizioni del presente regolamento in materia di interruzioni e periodi di riposo saranno sostenute, se del caso, dall'Autorità europea del lavoro (ELA).
- (11) Limitare la possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale di al massimo 12 periodi consecutivi di 24 ore esclusivamente ai servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri ha un impatto negativo in termini di parità di trattamento e concorrenza non distorta ed equa tra gli operatori, in particolare le piccole e medie imprese. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri potrebbero fornire i loro servizi alle medesime condizioni dei servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri in termini di distanza percorsa, di durata del viaggio o di servizi prestati ai passeggeri. Anche i servizi occasionali di trasporto nazionale di passeggeri dovrebbero pertanto beneficiare della possibilità di rinviare il periodo di riposo settimanale.

<sup>(4)</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>(5)</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 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

<sup>(6)</sup> Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1).

- (12) Al fine di facilitare l'applicazione della normativa, i conducenti dovrebbero tenere a bordo del veicolo e per tutta la durata del viaggio, un «foglio di viaggio» contenente le informazioni chiave sul viaggio. Tale foglio di viaggio è già utilizzato per i servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009. In allineamento con le disposizioni del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(7)</sup> sulla tenuta di registrazioni manuali, i conducenti dovrebbero inoltre tenere a bordo copie cartacee o elettroniche dei fogli di viaggio riguardanti i servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada effettuati nei 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, nei 56 giorni precedenti.
- (13) Nell'ottica di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'applicazione della normativa, è opportuno provvedere all'introduzione di requisiti e misure di controllo sfruttando appieno gli strumenti digitali. La Commissione dovrebbe valutare quali misure siano adeguate per digitalizzare il foglio di viaggio.
- (14) Al fine di garantire servizi occasionali di trasporto passeggeri efficienti e di elevata qualità nonché buone condizioni di lavoro e di guida per i conducenti, la Commissione dovrebbe valutare l'esecuzione delle norme applicabili ai servizi occasionali di trasporto passeggeri e il loro effetto sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sull'attrattiva del settore. In particolare, la Commissione dovrebbe monitorare l'uso delle deroghe introdotte dal presente regolamento valutando se il tempo di guida totale accumulato nel periodo cui fa riferimento una deroga è eccessivo o no, contribuendo alla stanchezza e allo stress del conducente, o si ripercuote sulla sicurezza stradale.
- (15) Il regolamento (CE) n. 561/2006 impone agli Stati membri di stabilire norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazioni a tale regolamento e al regolamento (UE) n. 165/2014 e di garantire l'attuazione di tali norme. Nella sentenza del 9 settembre 2021 nella causa C-906/19<sup>(8)</sup>, la Corte di giustizia ha chiarito che agli Stati membri è preclusa la possibilità di imporre una sanzione dopo aver rilevato un'infrazione al regolamento (UE) n. 165/2014 commessa sul territorio di un altro Stato membro e per la quale non sia già stata imposta una sanzione. La Corte ha riconosciuto che nella misura in cui questo aspetto della normativa dell'Unione vigente potrebbe avere effetti negativi sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla sicurezza stradale, spetta al legislatore dell'Unione decidere se modificarle. Dato che le infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 si verificano spesso contemporaneamente e che l'obiettivo del regolamento (UE) n. 165/2014 è garantire il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno che sia possibile imporre sanzioni a un'impresa o a un conducente per infrazioni a entrambi i regolamenti qualora tali violazioni siano rilevate sul territorio di uno Stato membro ma siano state commesse sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.
- (16) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire garantire una concorrenza leale e migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale attraverso l'armonizzazione delle norme sulle interruzioni e sui periodi di riposo dei conducenti che effettuano servizi di trasporto occasionale di passeggeri su strada, nonché garantire che gli Stati membri possano imporre sanzioni in caso di infrazioni alle norme sul tachigrafo rilevate sul loro territorio, indipendentemente dal luogo in cui tali infrazioni siano state commesse, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro natura, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire 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.
- (17) La Commissione dovrebbe promuovere, con il pieno coinvolgimento delle parti sociali e degli Stati membri, un approccio comune all'attuazione, all'applicazione e all'esecuzione del presente regolamento, anche elaborando orientamenti e promuovendo la cooperazione tra tutte le parti interessate.
- (18) Al fine di consentire la corretta esecuzione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe includere, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione<sup>(9)</sup> o di eventuali atti di esecuzione che lo sostituiscono, ed entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, specifiche tecniche per tachigrafi intelligenti al fine di agevolare le verifiche della conformità da parte delle autorità di controllo, in modo che i tachigrafi intelligenti registrino anche se il veicolo effettua servizi regolari o occasionali di trasporto passeggeri.
- (19) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 561/2006,

(7) 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).

(8) Sentenza della Corte di giustizia del 9 settembre 2021, Procedimento penale nei confronti di FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, punto 45.

(9) 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).



HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

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

1) all'articolo 4, la lettera n) è sostituita dalla seguente:

«n) “servizio regolare passeggeri”: i “servizi regolari” e i “servizi regolari specializzati” quali definiti all'articolo 2, punti 2), e 3), rispettivamente, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), nazionali o internazionali;

n bis) “servizio occasionale passeggeri”: i “servizi occasionali” quali definiti all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009, nazionali o internazionali;

(\*) 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 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).»;

2) all'articolo 7, dopo il secondo comma, è inserito il comma seguente:

«Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.»;

3) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. A condizione che la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti non siano compromesse, i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore possono derogare al paragrafo 2, primo comma, effettuando il periodo di riposo giornaliero una volta entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale di trasporto passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore. Il ricorso a tale deroga non pregiudica l'orario di lavoro massimo ai sensi della normativa applicabile.»;

b) il paragrafo 6 bis è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:»;

ii) la lettera a) è soppressa;

iii) è aggiunto il comma seguente:

«La Commissione esamina le opzioni per la digitalizzazione del foglio di viaggio di cui all'articolo 16, paragrafo 4, nel contesto dei più ampi sforzi di digitalizzazione nel settore del trasporto su strada.»;

4) all'articolo 16 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Ai fini dei controlli su strada, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, il conducente deve essere in grado di giustificare il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 7, terzo comma, e all'articolo 8, paragrafi 2 bis e 6 bis:

- a) tenendo a bordo del veicolo un foglio di viaggio compilato contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 che l'impresa di trasporto è tenuta a fornire al conducente prima di ogni viaggio; e
- b) tenendo a bordo del veicolo copie cartacee o elettroniche di tali fogli di viaggio che coprano i 28 giorni precedenti e, a decorrere dal 31 dicembre 2024, i 56 giorni precedenti.

L'obbligo di cui alla lettera b) del primo comma cessa di applicarsi al più tardi qualora il veicolo utilizzi un tachigrafo che consente la registrazione del tipo di servizio passeggeri di cui al paragrafo 5.

Per i servizi nazionali può essere utilizzato il foglio di viaggio per i servizi internazionali, indicando l'uso per il servizio nazionale. La Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisca il formato del foglio di viaggio per i servizi nazionali al fine di semplificare le verifiche della conformità, se del caso. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis.

Entro il 31 dicembre 2026 la Commissione valuta le opzioni di digitalizzazione del foglio di viaggio per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto passeggeri in termini di fattibilità, efficacia in termini di costi e relativo impatto sull'applicabilità e sulle condizioni di lavoro dei conducenti e, se del caso, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa relativa a tale digitalizzazione.

Tale valutazione riguarda l'elaborazione di un foglio di viaggio digitale contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 affinché tali informazioni possano essere registrate elettronicamente prima dell'inizio del viaggio in un'interfaccia multilingue cui hanno accesso gli operatori. A tal fine, la Commissione può anche valutare la possibilità di elaborare uno o più nuovi moduli per il sistema di informazione del mercato interno istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

5. Per garantire l'applicazione e l'esecuzione uniformi dell'articolo 7, terzo comma, e dell'articolo 8, paragrafi 2 bis e 6 bis, la Commissione, in occasione della prima revisione del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione (\*\*), o di eventuali atti di esecuzione che lo sostituiscono, e al più tardi entro il 23 novembre 2025, adotta atti di esecuzione che stabiliscono specifiche tecniche adeguate che consentano di registrare e conservare sul tachigrafo i dati relativi al tipo di servizio passeggeri, vale a dire il servizio regolare o occasionale di trasporto passeggeri. La data di applicazione di tali atti di esecuzione è fissata previa consultazione dei pertinenti portatori di interessi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis.

(\*) Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione (regolamento IMI) (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

(\*\*) 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).»;

5) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 17 bis

Entro il 31 dicembre 2028 la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze delle disposizioni di cui al presente regolamento relative al settore dei servizi di trasporto occasionale di passeggeri riguardo alla sicurezza stradale e agli aspetti sociali, in particolare le condizioni di lavoro dei conducenti. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Se lo ritiene opportuno, la Commissione presenta pertinenti proposte legislative.»;

6) all'articolo 19, paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a imporre una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 165/2014 rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.».

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Strasburgo, il 24 aprile 2024

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

R. METSOLA

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

M. MICHEL

---