11.4.2006 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 102/1

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [2],

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [3] alla luce del testo comune approvato dal comitato di conciliazione l'8 dicembre 2005,

considerando quanto segue:

(1) Nel settore dei trasporti su strada, il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada [4] intende armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada e al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale. I progressi compiuti in tale settore dovrebbero essere consolidati ed incrementati.

(2) La direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto [5] prevede che gli Stati membri adottino le misure che limitino il tempo di lavoro settimanale massimo dei lavoratori mobili.

(3) Determinate disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 relative ai periodi di guida, interruzioni e riposo dei conducenti dei veicoli addetti ai trasporti comunitari nazionali e internazionali su strada si sono dimostrate di difficile uniforme interpretazione, applicazione e controllo in tutti gli Stati membri, data la loro formulazione alquanto generica.

(4) Per conseguire gli obiettivi prefissi ed evitare che le regole vigenti vengano disattese è auspicabile che le suddette disposizioni vengano fatte osservare rigorosamente e uniformemente. Occorre a tal fine dettare un complesso di regole più semplici e chiare, di immediata comprensione, che possano essere facilmente interpretate e applicate tanto dalle imprese del settore quanto dalle autorità che devono farle osservare.

(5) Occorre che le disposizioni contenute nel presente regolamento non ostino a che datori di lavoro e lavoratori possano concordare, tramite contrattazione collettiva o in altro modo, condizioni più favorevoli per i lavoratori.

(6) È opportuno definire con maggiore chiarezza l'ambito di applicazione del regolamento, precisando le principali categorie di veicoli che vi rientrano.

(7) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi al trasporto stradale effettuato sia esclusivamente all'interno della Comunità che fra Comunità, Svizzera e paesi dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

(8) Le disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada del 1° luglio 1970 (AETR), e successive modificazioni, dovrebbero continuare ad applicarsi ai trasporti su strada di merci e passeggeri effettuati da veicoli

immatricolati negli Stati membri o in altri paesi parti dell'AETR per tutto il percorso effettuato, se tale percorso è compiuto da, per o attraverso il territorio della Comunità e quello di un paese al di fuori della Comunità, della Svizzera e dei paesi parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo. È importante modificare l'AETR entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento per conformarlo alle disposizioni del medesimo.

(9) Nel caso di trasporto su strada effettuato impiegando un veicolo immatricolato in un paese terzo che non è parte dell'AETR, le disposizioni di detto accordo dovrebbero applicarsi alla parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità o di Stati che sono parte dell'AETR.

(10) Poiché l'AETR rientra fra le materie disciplinate dal presente regolamento, la competenza per negoziare e concludere l'accordo spetta alla Comunità.

(11) Se una modifica delle regole interne comunitarie in materia richiede una corrispondente modifica dell'AETR, gli Stati membri dovrebbero procedere di comune accordo affinché tale modifica sia apportata quanto prima all'accordo, e secondo le procedure ivi previste.

(12) L'elenco delle deroghe dovrebbe essere aggiornato per tenere conto degli sviluppi registrati dal settore del trasporto su strada nel corso degli ultimi diciannove anni.

(13) Occorre definire esaurientemente tutti i termini chiave ed assicurare che il presente regolamento sia applicato uniformemente. Inoltre, bisogna mirare a un'interpretazione e un'applicazione uniformi del presente regolamento da parte delle autorità nazionali preposte al controllo. La definizione di «settimana» fornita dal presente regolamento non dovrebbe impedire ai conducenti di iniziare la propria settimana di lavoro in qualunque giorno della settimana.

(14) Per garantire un'attuazione efficace è essenziale che, dopo un periodo transitorio, 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 28 giorni precedenti.

(15) Le regole fondamentali in materia di periodi di guida devono essere rese più chiare e semplici per permetterne un'applicazione più efficace ed uniforme, grazie all'impiego del tachigrafo digitale, come stabilito nel regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore del trasporto su strada [6] e nel presente regolamento. Inoltre, mediante il comitato permanente, le autorità degli Stati membri preposte all'applicazione si adoperano per raggiungere un'intesa comune sull'applicazione del presente regolamento.

(16) Il fatto che le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 abbiano permesso di programmare l'attività di guida giornaliera in modo da effettuare lunghissimi periodi al volante non intercalati dalle opportune pause di riposo, ha avuto ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e ha peggiorato le condizioni di lavoro dei conducenti. Occorre pertanto assicurare che le interruzioni frazionate siano organizzate in modo da evitare gli abusi.

(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. Dato che tali disposizioni garantiscono un riposo adeguato, e tenuto conto anche dell'esperienza acquisita negli ultimi anni in materia di applicazione, un sistema di compensazione per i periodi di riposo giornalieri ridotti non è più necessario.

(18) In molti casi le operazioni di trasporto all'interno della Comunità comportano una tratta in traghetto o per ferrovia. Per tali attività occorre stabilire regole chiare e precise in materia di periodi di riposo giornaliero e di interruzione.

(19) Nell'interesse della sicurezza stradale e per una migliore osservanza delle disposizioni in materia, tenuto conto dell'aumento del volume di traffico transfrontaliero nel trasporto sia di persone che di cose, è opportuno che nel corso dei controlli stradali e dei controlli nei locali delle imprese si considerino anche i periodi di guida, i periodi di riposo e le interruzioni effettuati in altri Stati membri o in paesi terzi e si accerti se le pertinenti disposizioni siano state adeguatamente e completamente osservate.

(20)La responsabilità del trasportatore dovrebbe estendersi all'impresa di trasporto, sia essa persona fisica o giuridica, senza peraltro escludere la possibilità di agire contro le persone fisiche che hanno commesso l'infrazione o che hanno istigato o in altro modo contribuito a violare le disposizioni del presente regolamento.

(21)È necessario che i conducenti che lavorano per imprese di trasporto diverse forniscano a ciascuna di queste le informazioni necessarie per permettere loro di ottemperare agli obblighi previsti dal presente regolamento.

(22)Per incentivare il progresso sociale ed accrescere la sicurezza stradale, ogni Stato membro dovrebbe poter continuare ad adottare determinate misure che ritiene opportune.

(23)Le deroghe nazionali dovrebbero riflettere l'evoluzione nel settore del trasporto su strada e limitarsi a quegli elementi che attualmente non sono soggetti a dinamiche concorrenziali.

(24)Gli Stati membri dovrebbero stabilire regole opportune per i veicoli impiegati nei servizi regolari di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 km. Tali regole dovrebbero garantire un livello di tutela adeguato per quanto attiene a tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo disciplinati.

(25)Per garantire che il presente regolamento sia applicato in modo efficace è auspicabile che per il controllo di tutti i servizi regolari passeggeri, siano essi effettuati a livello nazionale o internazionale, sia adottato lo strumento di registrazione standard.

(26)Gli Stati membri dovrebbero stabilire il regime delle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento ed assicurare che esse siano effettivamente applicate. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Nell'insieme comune di misure a disposizione degli Stati membri dovrebbe essere prevista anche la possibilità di applicare il fermo al veicolo in caso di infrazione grave. Le disposizioni del presente regolamento relative a sanzioni o procedimenti non dovrebbero pregiudicare le norme nazionali in materia di onere della prova.

(27)Ai fini di un'applicazione chiara ed efficace è auspicabile garantire regole comuni in materia di responsabilità delle imprese di trasporto e dei conducenti in caso di violazione del presente regolamento. Tale responsabilità può tradursi in sanzioni penali, civili o amministrative negli Stati membri.

(28)Poiché l'obiettivo dell'azione prospettata, cioè la definizione di regole comuni chiare in materia di periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista la necessità di un'azione coordinata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(29)Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, che fissa le modalità di esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione ([7]).

(30)Poiché le disposizioni in materia di età minima dei conducenti sono incluse nella direttiva 2003/59/CE ([8]) e dovranno essere trasposte entro il 2009, il presente regolamento richiede unicamente disposizioni transitorie riguardanti l'età minima del personale viaggiante.

(31)Il regolamento (CEE) n. 3821/85 dovrebbe essere modificato allo scopo di precisare talune disposizioni specifiche relative alle imprese di trasporto e ai conducenti, accrescere la certezza delle regole e agevolare le verifiche sull'osservanza delle norme in materia di periodi di guida e di riposo ai punti di controllo stradali.

(32)Ai fini della certezza del diritto, occorre altresì modificare il regolamento (CEE) n. 3821/85 per quanto riguarda le nuove date fissate per l'introduzione del tachigrafo digitale e la disponibilità della carta del conducente.

(33)Con l'introduzione di un dispositivo di registrazione conformemente al regolamento (CE) n. 2135/98 e pertanto con la registrazione elettronica delle attività del conducente sulla sua scheda per un periodo di ventotto giorni e del veicolo per un periodo di 365 giorni, si consentirà in futuro un controllo più rapido e ampio su strada.

(34)La direttiva 88/599/CEE[9] prescrive per i controlli su strada unicamente il controllo dei tempi di guida giornalieri, dei periodi di riposo giornalieri e delle interruzioni. Con l'introduzione di un sistema di registrazione digitale, i dati del conducente e del veicolo vengono memorizzati elettronicamente e potranno essere valutati elettronicamente in loco. Ciò dovrebbe, nel tempo, consentire un controllo semplice dei periodi di riposo giornalieri, regolari e ridotti, dei periodi di riposo settimanali, regolari e ridotti, nonché dei riposi ottenuti quale compensazione.

(35)L'esperienza indica che l'osservanza delle disposizioni del presente regolamento, e in particolare del tempo di guida massimo prescritto su un lasso di tempo di due settimane, può essere garantita solo se vengono eseguiti controlli stradali efficaci ed effettivi in relazione all'intero lasso di tempo.

(36)L'applicazione delle disposizioni giuridiche relative al tachigrafo digitale dovrebbe essere coerente con il presente regolamento al fine di garantire un'efficacia ottimale in materia di monitoraggio e di applicazione di talune disposizioni in materia sociale relative ai trasporti stradali.

(37)Per ragioni di chiarezza e razionalizzazione, è opportuno abrogare il regolamento (CEE) n. 3820/85 e sostituirlo con il presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I
DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Articolo 1

Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada.

Articolo 2

1. Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:

a) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate; oppure

b) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine.

2. Il presente regolamento si applica, a prescindere dal paese in cui il veicolo è immatricolato, al trasporto su strada effettuato:

a) esclusivamente all'interno della Comunità; o

b) fra la Comunità, la Svizzera e i paesi che sono parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

3. L'AETR si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto internazionale su strada che si svolgono in parte al di fuori delle zone di cui al precedente paragrafo 2, ai:

a) veicoli immatricolati nella Comunità o in Stati che sono parte dell'AETR, per la totalità del tragitto;

b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETR, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETR;

Le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle del presente regolamento, affinché le disposizioni principali del presente regolamento si applichino, attraverso l'AETR, a tali veicoli per la parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità.

Articolo 3

Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;

b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;

c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;

d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;

e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;

f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;

g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;

h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;

i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci.

Articolo 4

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

a) «trasporto su strada»: qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci;

b) «veicolo»: veicoli a motore, trattori, rimorchi o semirimorchi ovvero una combinazione di questi veicoli, ove con tali termini si intende:

— «veicolo a motore»: qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, normalmente adibito al trasporto di passeggeri o di merci,

— «trattore»: qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, concepito in particolare per tirare, spingere o azionare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine,

— «rimorchio»: qualsiasi mezzo di trasporto destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore o ad un trattore,

— «semirimorchio»: un rimorchio privo di assale anteriore, collegato in maniera che una parte considerevole del peso di detto rimorchio e del suo carico sia sostenuta dal trattore o dal veicolo a motore;

c) «conducente»: chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo;

d) «interruzione»: ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo;

e) «altre mansioni»: le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida», ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti;

f) «riposo»: ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;

g) «periodo di riposo giornaliero»: il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il «periodo di riposo giornaliero regolare» sia il «periodo di riposo giornaliero ridotto»:

— «periodo di riposo giornaliero regolare»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali

deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione,

— «periodo di riposo giornaliero ridotto»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore;

h) «periodo di riposo settimanale»: periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il «periodo di riposo settimanale regolare» sia il «periodo di riposo settimanale ridotto»:

— «periodo di riposo settimanale regolare»: ogni tempo di riposo di almeno 45 ore;

— «periodo di riposo settimanale ridotto»: ogni tempo di riposo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto, nel rispetto di quanto stabilito all'articolo 8, paragrafo 6, a una durata minima di 24 ore continuative;

i) «settimana»: il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica;

j) «tempo di guida»: la durata dell'attività di guida registrata:

— automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito all'allegato I e all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85; o

— manualmente come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

k) «periodo di guida giornaliero»: il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;

l) «periodo di guida settimanale»: il periodo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana;

m) «massa massima ammissibile»: la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;

n) «servizio regolare passeggeri»: i trasporti nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all'articolo 2 del 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 [10];

o) «multipresenza»: si parla di multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza di un secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria;

p) «impresa di trasporto»: persona fisica o giuridica, associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o altro organismo ufficiale, dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un organismo che ne è dotato, che effettua trasporti su strada, sia per conto terzi che per conto proprio.

q) «periodo di guida»: il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato.

CAPO II
PERSONALE VIAGGIANTE, TEMPI DI GUIDA, INTERRUZIONI E PERIODI DI RIPOSO

Articolo 5

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

2. L'età minima degli assistenti alla guida è fissata a 18 anni. Ogni Stato membro può tuttavia ridurre l'età minima degli assistenti alla guida a 16 anni, purché:

a) il trasporto sia effettuato in un unico Stato membro ed entro un raggio di 50 km dalla base operativa del veicolo, ivi compresi i comuni il cui centro si trova entro tale raggio;

b) la riduzione dell'età minima miri alla formazione professionale; e

c) nel rispetto dei limiti fissati in materia d'occupazione dalle disposizioni nazionali dello Stato membro.

Articolo 6

1. Il periodo di guida giornaliero non deve superare 9 ore.

Il periodo di guida giornaliero può tuttavia essere esteso fino a 10 ore, non più di due volte nell'arco della settimana.

2. Il periodo di guida settimanale non deve superare 56 ore e non deve superare l'orario di lavoro massimo di cui alla direttiva 2002/15/CE.

3. Il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 ore.

4. I periodi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i periodi passati alla guida sia nella Comunità che nei paesi terzi.

5. Il conducente registra fra le «altre mansioni» i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente regolamento, nonché i tempi di «disponibilità», di cui all'articolo 15, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CEE) n. 3821/85, dall'ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale effettuato. Tali dati sono inseriti manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Articolo 7

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente osserva un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti: le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Articolo 8

1. I conducenti rispettano i periodi di riposo giornalieri e settimanali.

2. I conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno 9 ore ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un riposo giornaliero ridotto.

3. Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

4. I conducenti non possono effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.

5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 2, in caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.

6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

— due periodi di riposo settimanale regolare, oppure

— un periodo di riposo settimanale regolare ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

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

7. Qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto è attaccato a un altro periodo di riposo di almeno 9 ore.

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

9. Un periodo di riposo settimanale che cade in due settimane può essere conteggiato in una delle due, ma non in entrambe.

Articolo 9

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, 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 riposo giornaliero regolare il conducente dispone di una branda o di una cuccetta.

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

3. Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, è considerato come «altre mansioni».

CAPO III
RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI TRASPORTO

Articolo 10

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.

2. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti di cui al precedente paragrafo in modo che essi possano rispettare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento. Le imprese di trasporto forniscono ai conducenti le opportune istruzioni ed effettuano controlli regolari per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento.

3. Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

Fatto salvo il diritto degli Stati membri di considerare le imprese di trasporto pienamente responsabili, detti Stati membri possono subordinare tale responsabilità all'infrazione dei paragrafi 1 e 2 da parte dell'impresa. Gli Stati membri possono tener conto di ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa.

4. Le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurano che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi al presente regolamento.

5. a) Un'impresa di trasporto che utilizza veicoli dotati di apparecchi di controllo in conformità dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 e che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento:

i) garantisce che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo e dalla carta del conducente secondo la frequenza stabilita dallo Stato membro, e che siano trasferiti con maggiore frequenza affinché vengano trasferiti tutti i dati relativi alle attività intraprese dall'impresa, o per conto della stessa;

ii) garantisce che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederlo, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali dell'impresa;

b) Nel presente paragrafo, il termine «trasferimento» corrisponde alla definizione di cui all'allegato IB, capo I, lettera s), del regolamento (CEE) n. 3821/85.

c) Il periodo massimo entro il quale i dati pertinenti sono trasferiti ai sensi della precedente lettera a), punto i) è stabilito dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

CAPO IV
DEROGHE

Articolo 11

Gli Stati membri possono stabilire interruzioni e periodi di riposo minimi superiori o periodi di guida massimi inferiori a quelli fissati negli articoli da 6 a 9 per i trasporti su strada effettuati interamente sul loro territorio. Così facendo gli Stati membri tengono conto di pertinenti contratti collettivi o altri accordi conclusi tra le parti sociali. Tuttavia le disposizioni del presente regolamento rimangono applicabili ai conducenti nell'ambito di operazioni di trasporto internazionale.

Articolo 12

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

Articolo 13

1. Purché ciò non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1, ogni Stato membro può concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 e subordinarle a condizioni individuali, per il suo territorio o, con l'accordo degli Stati interessati, per il territorio di altri Stati membri, applicabili ai trasporti effettuati impiegando:

a) veicoli di proprietà delle autorità pubbliche, o da queste noleggiati senza conducente, e destinate ad effettuare servizi di trasporto che non fanno concorrenza a imprese private di trasporto;

b) veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per trasporto di merci nell'ambito della loro specifica attività professionale entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa;

c) trattori agricoli e forestali utilizzati per attività agricole o forestali entro un raggio di 100 km dal luogo dove è basata l'impresa che è proprietaria del veicolo o l'ha preso a noleggio o in leasing;

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 [11] per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale, oppure

— per trasporto di materiale o attrezzature utilizzati dal conducente nell'esercizio della sua professione.

Tali veicoli sono utilizzati solamente entro un raggio di 50 km dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

e) veicoli operanti esclusivamente in isole di superficie non superiore a 2 300 km^2, che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria che consentano il passaggio di veicoli a motore;

f) veicoli elettrici o alimentati a gas liquido o naturale, adibiti al trasporto di merci e di massa massima autorizzata, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, non superiore a 7,5 tonnellate ed impiegati entro un raggio di 50 km dal luogo ove è basata l'impresa;

g) veicoli adibiti a scuola guida per l'ottenimento della patente di guida o dell'attestato di idoneità professionale e per il relativo esame, purché non utilizzati per il trasporto di persone o di merci a fini di lucro;

h) veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;

i) veicoli da 10 a 17 posti utilizzati esclusivamente per il trasporto di passeggeri senza fini commerciali;

j) veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;

k) veicoli progettuali mobili dotati di attrezzature speciali, essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici;

l) veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale;

m) veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e/o valori;

n) veicoli adibiti al trasporto di rifiuti di animali o di carcasse non destinate al consumo umano;

o) veicoli impiegati esclusivamente su strade all'interno di centri di smistamento quali porti, interporti e terminali ferroviari;

p) veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a 50 chilometri.

2. Gli Stati membri informano la Commissione delle deroghe concesse in base al paragrafo 1; la Commissione provvede a informarne gli altri Stati membri.

3. A condizione di non pregiudicare gli obiettivi di cui all'articolo 1 e di tutelare opportunamente i conducenti, uno Stato membro, previa approvazione da parte della Commissione, può concedere sul suo territorio deroghe di importanza minore al presente regolamento per i veicoli utilizzati in zone prestabilite con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato, nei casi seguenti:

— servizi regolari nazionali di trasporto passeggeri, i cui orari siano confermati dalle autorità (in tal caso possono essere permesse unicamente le deroghe relative alle interruzioni); e

— operazioni nazionali di trasporto merci su strada, per conto proprio o di altri, che non hanno impatto sul mercato unico e sono necessarie per mantenere alcuni settori dell'industria sul territorio interessato, ove le disposizioni di deroga del presente regolamento impongono un raggio massimo di 100 km.

Il trasporto su strada ai fini di tale deroga può comprendere un transito ad una zona con una densità di popolazione pari o superiore a 5 persone per chilometro quadrato per terminare o iniziare il viaggio. La natura e la portata di tali misure devono essere proporzionate.

Articolo 14

1. Gli Stati membri, previa autorizzazione della Commissione, possono derogare all'applicazione delle disposizioni degli articoli da 6 a 9 per i trasporti effettuati in circostanze eccezionali, purché la deroga non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1.

2. In casi urgenti gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione.

3. La Commissione informa gli altri Stati membri di ogni deroga concessa in base al presente articolo.

Articolo 15

Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di regole nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela.

CAPO V
PROCEDURE DI CONTROLLO E SANZIONI

Articolo 16

1. Qualora non risulti installato nel veicolo l'apparecchio di controllo previsto dal regolamento (CEE) n. 3821/85, i paragrafi 2 e 3 del presente articolo si applicano:

a) ai servizi regolari passeggeri, in ambito nazionale; e

b) ai servizi regolari passeggeri, in ambito internazionale, i cui capolinea si trovano a non più di 50 km in linea d'aria dalla frontiera fra due Stati membri e che effettuano complessivamente un percorso non superiore a 100 km.

2. L'impresa di trasporto tiene un orario di servizio e un registro di servizio dal quale debbono risultare, per ciascun conducente, nome, sede di assegnazione nonché l'orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.

Ogni conducente addetto ad un servizio di cui al paragrafo 1 è munito di un estratto del registro di servizio e di una copia dell'orario di servizio.

3. Il registro di servizio:

a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;

b) è firmato dal titolare dell'impresa di trasporto o da un suo delegato;

c) è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce; su richiesta dell'interessato l'impresa dà al conducente un estratto del registro di servizio; ed

d) è presentato e consegnato su richiesta di un addetto autorizzato.

Articolo 17

1. Per permettere alla Commissione di elaborare una relazione biennale sull'attuazione da parte degli Stati membri del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85, nonché sull'evoluzione dei settori considerati, gli Stati membri comunicano alla Commissione le necessarie informazioni, utilizzando il formulario tipo stabilito dalla decisione 93/173/CEE (12).

2. Le informazioni devono essere trasmesse alla Commissione entro il 30 settembre dell'anno successivo al biennio cui la relazione si riferisce.

3. Detta relazione indica in che misura si sia fatto ricorso alle disposizioni di deroga di cui all'articolo 13.

4. La Commissione trasmette la relazione al Consiglio e al Parlamento europeo entro tredici mesi dalla scadenza del biennio cui questa si riferisce.

Articolo 18

Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie all'attuazione del presente regolamento.

Articolo 19

1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma. La Commissione ne informa gli Stati membri.

2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a infliggere una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento 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.

In via eccezionale, allorquando viene constatata un'infrazione:

— che non è stata commessa sul territorio dello Stato membro interessato, e

— che è stata commessa da un'impresa stabilita o da un conducente la cui sede di lavoro è situata in un altro Stato membro o in un paese terzo,

fino al 1° gennaio 2009 uno Stato membro, anziché imporre una sanzione, può notificare l'infrazione all'autorità competente dello Stato membro o del paese terzo in cui l'impresa è stabilita o il conducente ha la sua sede di lavoro.

3. Allorché uno Stato membro avvia procedimenti o infligge una sanzione per una particolare infrazione, esso fornisce per iscritto al conducente le debite prove.

4. Gli Stati membri provvedono affinché un sistema di sanzioni proporzionate, che possono includere sanzioni pecuniarie, si applichi nei casi di inosservanza del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 3821/85 da parte delle imprese o dei caricatori, spedizionieri, operatori turistici, capifila, subappaltatori e agenzie di collocamento conducenti ad esse associati.

Articolo 20

1. Il conducente conserva le prove fornite da uno Stato membro relative a sanzioni o all'avvio di procedimenti per un periodo di tempo sufficiente ad evitare che la medesima infrazione del presente regolamento sia soggetta ad un secondo procedimento o sanzione conformemente alle disposizioni del presente regolamento.

2. Il conducente presenta le prove di cui al paragrafo 1 su richiesta.

3. Il conducente che presti la propria attività presso diverse imprese di trasporto è tenuto a fornire a ciascuna di esse le informazioni necessarie per garantire il rispetto delle disposizioni del capo II.

Articolo 21

Per affrontare i casi in cui uno Stato membro ritenga che vi sia stata una violazione del presente regolamento tale da poter chiaramente compromettere la sicurezza stradale, lo Stato membro dà potere all'autorità competente di procedere al fermo del veicolo in questione fino alla rimozione della causa della violazione. Gli Stati membri possono obbligare il conducente ad osservare un periodo di riposo giornaliero. Gli Stati membri, se del caso, possono inoltre ritirare, sospendere o limitare la licenza dell'impresa qualora essa sia stabilita nello Stato membro in questione o ritirare, sospendere o limitare la patente di guida del conducente. La Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2, sviluppa orientamenti volti a promuovere un'applicazione armonizzata delle disposizioni del presente articolo.

Articolo 22

1. Gli Stati membri si accordano assistenza reciproca ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del relativo controllo.

2. Le competenti autorità degli Stati membri si comunicano periodicamente le informazioni disponibili concernenti:

a) le violazioni delle disposizioni del capo II commesse da non residenti e le eventuali sanzioni applicate;

b) eventuali sanzioni applicate da uno Stato membro ai propri residenti per tale genere di violazioni commesse in altri Stati membri.

3. Gli Stati membri inviano periodicamente informazioni pertinenti sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del presente regolamento alla Commissione, che mette tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri in forma elettronica.

4. La Commissione facilita il dialogo tra gli Stati membri in materia di interpretazione e applicazione nazionali del presente regolamento per il tramite del comitato di cui all'articolo 24, paragrafo 1.

Articolo 23

La Comunità intraprende con i paesi terzi i negoziati che risultassero necessari per l'applicazione del presente regolamento.

Articolo 24

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto dell'articolo 8 della stessa.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 25

1. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione:

a) procede all'esame dei casi in cui sussistono differenze nelle modalità di attuazione ed esecuzione delle disposizioni del presente regolamento, in particolare sui periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo;

b) chiarisce le disposizioni del presente regolamento al fine di favorire un approccio comune.

2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1 la Commissione adotta una decisione in merito ad un approccio raccomandato, in applicazione della procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2. Essa comunica la propria decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

CAPO VI
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

Il regolamento (CEE) n. 3821/85 è modificato come segue:

1) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Articolo 2

Ai fini del presente regolamento vengono applicate le definizioni figuranti all'articolo 4 del 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 ([13]).

2) All'articolo 3, i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. L'apparecchio di controllo è montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro, ad eccezione dei veicoli elencati all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 561/2006. I veicoli di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 e i veicoli che erano stati esonerati dal campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 ma che non lo sono più ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006 dispongono di un periodo fino al 31 dicembre 2007 per conformarsi a tale requisito.

2. Gli Stati membri possono esonerare i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3 del regolamento (CE) n. 561/2006 dall'applicazione del presente regolamento.

3. Previa autorizzazione della Commissione, gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto di cui all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 561/2006.»

3) All'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'impresa conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti i tabulati per conformarsi all'articolo 15, paragrafo 1, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa fornisce altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono e gli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo.»

4) L'articolo 15 è modificato come segue:

— Al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

«Ove la carta del conducente sia danneggiata, non funzioni correttamente o non sia in possesso del conducente, quest'ultimo deve:

a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato dal conducente, inserendo su tale tabulato:

i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;

ii) i periodi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d).

b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio di controllo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.»

— Al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i periodi di tempi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d), devono:

a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato I, essere inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure

b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Se vi è più di un conducente a bordo del veicolo munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essi provvedono a inserire le loro carte di conducente nella fessura giusta del tachigrafo.»

— Al paragrafo 3, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

«b) "altre mansioni", ossia attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della 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[14], ed anche altre attività per lo stesso o un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti, devono essere registrate sotto il simbolo

.

c) "i tempi di disponibilità" secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE devono essere anch'essi registrati sotto tale simbolo

.

— Il paragrafo 4 è abrogato.

— Il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. a) Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

i) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei quindici giorni precedenti,

ii) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta, e

iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

Tuttavia, dopo il 1° gennaio 2008, i periodi di tempo di cui ai punti i) e iii) comprenderanno la giornata in corso e i ventotto giorni precedenti.

b) Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato IB, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

i) la carta di conducente di cui è titolare,

ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006, e

iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I.

Tuttavia, dopo il 1° gennaio 2008, i periodi di tempo di cui al punto ii) comprenderanno la giornata in corso e i ventotto giorni precedenti.

c) Un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni quali quelle di cui all'articolo 16, paragrafi 2 e 3.»

Articolo 27

Il regolamento (CE) n. 2135/98 è modificato come segue:

1. All'articolo 2, paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«1. a) Dal ventesimo giorno successivo alla pubblicazione del 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[15], i veicoli immessi in

circolazione per la prima volta dovranno essere muniti di un apparecchio di controllo conforme alle disposizioni di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. All'articolo 2, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per poter rilasciare le carte del conducente entro il ventesimo giorno dopo il giorno di pubblicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.»

Articolo 28

Il regolamento (CEE) n. 3820/85 è abrogato e sostituito dal presente regolamento.

Ciò nondimeno, i paragrafi 1, 2 e 4 dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3820/85 continuano ad essere di applicazione sino alle date stabilite dall'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2003/59/CE.

Articolo 29

Il presente regolamento entra in vigore l'11 aprile 2007, ad eccezione dell'articolo 10, paragrafo 5, dell'articolo 26, paragrafi 3 e 4, e dell'articolo 27, che entrano in vigore il 1° maggio 2006.

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

Fatto a Strasburgo, addì 15 marzo 2006.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
J.BORRELL FONTELLES
Per il Consiglio
Il presidente
H. WINKLER

---

(1) GU C 51 E del 26.2.2002, pag. 234.

(2) GU C 221 del 17.9.2002, pag. 19.

(3) Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 152), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2004 (GU C 63 E del 15.3.2005, pag. 11) e posizione del Parlamento europeo del 13 aprile 2005 (GU C 33 E del 9.2.2006, pag. 425). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 2 febbraio 2006 e decisione del Consiglio del 2 febbraio 2006.

(4) GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1. Regolamento modificato dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

(5) GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

(6) GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 432/2004 della Commissione (GU L 71 del 10.3.2004, pag. 3).

(7) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(8) Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, p. 4). Direttiva modificata dalla direttiva 2004/66/CE del Consiglio (GU L 168 dell'1.5.2004, pag. 35).

(9) Direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988, sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 325 del 29.11.1988, pag. 55).

(10) GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione 2003.

(11) GU L 15 del 21.1.1998, pag. 14. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

(12) GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33.

(13) GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.»

(14) GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.»

(15) GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.»;

DICHIARAZIONE

La Commissione e gli Stati membri provvedono a garantire che, entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, le disposizioni dell'AETR siano allineate con quelle del presente regolamento. Se tale allineamento non è stato realizzato entro tale termine, la Commissione propone misure adeguate per regolare la situazione.