Spiegazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per favorire l'esecuzione armonizzata dei controlli stradali

Indice

1. Oggetto e ambito di applicazione ... 5
2. Regole sul periodo di guida ... 7
2.1 Introduzione ... 7
2.1.1 Trattato AETS ... 7
2.1.2 Sanzioni ... 8
2.1.3 Controlli stradali ... 8
2.1.4 Relazioni con i conducenti ... 8
2.1.4.1 Comunicazione ... 8
2.1.4.2 Produzione ... 8
2.1.4.3 Atteggiamento ... 9
2.1.5 Struttura del documento ... 9
2.2 Regolamento n. 561/2006 (CE) ... 10
2.2.1 Articolo 1 ... 10
2.2.1.1 Testo ... 10
2.2.1.2 Reati ... 10
2.2.1.3 Controlli stradali ... 10
2.2.2. Articolo 2 ... 11
2.2.2.1 Articolo 2.1 ... 11
2.2.2.1.1 Testo ... 11
2.2.2.1.2 Reati ... 11
2.2.2.1.3 Controlli stradali ... 11
2.2.2.2 Articolo 2.2 ... 13
2.2.2.2.1 Testo ... 13
2.2.2.2.2 Reati ... 13
2.2.2.2.3 Controlli stradali ... 13
2.2.2.3 Articolo 2.3 ... 15
2.2.2.3.1 Testo ... 15
2.2.2.3.2 Reati ... 15
2.2.2.3.3 Controlli stradali ... 15
2.2.3 Articolo 3 ... 19
2.2.3.1 Testo ... 20
2.2.3.2 Reati ... 20
2.2.3.3 Controlli stradali ... 20
2.2.4 Articolo 4 ... 24
2.2.4.1 Testo ... 24
2.2.4.2 Reati ... 25
2.2.4.3 Controllo stradale ... 26
2.2.5 Articolo 5 ... 28
2.2.5.1 Testo ... 28
2.2.5.2 Reati ... 28
2.2.5.3 Controllo stradale ... 28
2.2.6 Articolo 6 ... 30
2.2.6.1 Testo ... 30
2.2.6.2 Reati ... 30
2.2.6.3 Controllo stradale ... 30
2.2.7 Articolo 7 ... 36

2.2.7.1 Testo ... 36
2.2.7.2 Reati ... 36
2.2.7.3 Controllo stradale ... 36
2.2.8 Articolo 8 ... 39
2.2.8.1 Testo ... 39
2.2.8.2 Reati ... 40
2.2.8.3 Controllo stradale ... 40
2.2.8.4 «Regola dei 12 giorni» ... 48
2.2.8.5 Interruzioni di emergenza dei periodi di riposo ... 48
2.2.9 Articolo 9 ... 49
2.2.9.1 Testo ... 49
2.2.9.2 Reati ... 49
2.2.9.3 Controllo stradale ... 49
2.2.10 Articolo 10 ... 52
2.2.10.1 Testo ... 52
2.2.10.2 Reati ... 53
2.2.10.3 Controllo stradale ... 53
2.2.11 Articolo 11 ... 55
2.2.11.1 Testo ... 55
2.2.11.2 Reati ... 55
2.2.11.3 Controllo stradale ... 55
2.2.12 Articolo 12 ... 56
2.2.12.1 Testo ... 56
2.2.12.2 Reati ... 56
2.2.12.3 Controllo stradale ... 56
2.2.13 Articolo 13 ... 57
2.2.13.1 Testo ... 57
2.2.13.2 Reati ... 58
2.2.13.3 Controllo stradale ... 58
2.2.14 Articolo 14 ... 60
2.2.14.1 Testo ... 60
2.2.14.2 Reati ... 60
2.2.14.3 Controllo stradale ... 60
2.2.15 Articolo 15 ... 61
2.2.15.1 Testo ... 61
2.2.15.2 Reati ... 61
2.2.15.3 Controllo stradale ... 61
2.16 Articolo 16 ... 61
2.2.16.1 Testo ... 61
2.2.17 Articoli 17, 18 ... 61
2.2.18 Articolo 19 ... 62
2.2.18.1 Testo ... 62
2.2.18.2 Reati ... 62
2.2.18.3 Controllo stradale ... 62
2.2.19 Articolo 20 ... 63
2.2.19.1 Testo ... 63
2.2.19.2 Reati ... 63
2.2.19.3 Controllo stradale ... 63
2.2.20 Articolo 21 ... 63

2.2.20.1 Testo ... 63
2.2.20.2 Reati ... 63
2.2.20.3 Controllo stradale ... 64
2.2.21 Articoli 22 - 29 ... 64
3. Regolamento (CEE) n. 3821/85 – Norme relative ai tachigrafi e agli apparecchi di controllo ... 65
3.1 Regolamento (CEE) n. 3821/85 ... 65
3.1.1 Articolo 3 ... 66
3.1.1.1 Testo ... 66
3.1.1.2 Reati ... 66
3.1.1.3 Controllo stradale ... 66
3.1.2 Articolo 13 ... 67
3.1.2.1 Testo ... 67
3.1.2.2 Reati ... 67
3.1.2.3 Controllo stradale ... 67
3.1.3 Articolo 14 ... 69
3.1.3.1 Testo ... 69
3.1.3.2 Reati ... 70
3.1.3.3 Controllo stradale ... 71
3.1.4 Articolo 15 ... 73
3.1.4.1 Testo ... 73
3.1.4.2 Reati ... 75
3.1.4.3 Controllo stradale ... 76
3.1.5 Articolo 16 ... 82
3.1.5.1 Testo ... 82
3.1.5.2 Reati ... 83
3.1.5.3 Controllo stradale ... 83
Allegato 1 ... 85
Nota di orientamento 1 ... 85
Nota di orientamento 2 ... 86
Nota di orientamento 3 ... 87
Nota di orientamento 4 ... 88
Nota di orientamento 5 ... 89
Nota di orientamento 6 ... 90
Allegato 2 ... 91
Chiarimento della Commissione 1 ... 91
Chiarimento della Commissione 2 ... 91
Chiarimento della Commissione 3 ... 92
Chiarimento della Commissione 4 ... 93
Chiarimento della Commissione 5 ... 94
Allegato 3 ... 95
Sintesi generale del REGOLAMENTO (CE) n. 561/2006 ... 95
Allegato 4 ... 96
Sintesi generale del regolamento (CEE) n. 3821/85 ... 96

1. Oggetto e ambito di applicazione

Il presente documento si prefigge di fornire una spiegazione concordata e semplificata del regolamento (CE) n. 561/2006[1] nell'ambito dei controlli stradali previsti dalla direttiva n. 2006/22/CE[2].
Il suo contenuto è il risultato delle decisioni del gruppo di lavoro TRACE e tiene altresì conto delle consultazioni svolte con le organizzazioni professionali del settore, quali l'Unione internazionale dei trasporti stradali (*International Road Transport Union*, IRU), l'Associazione europea degli autotrasportatori (*Union Europeenne des Transporteurs Routiers*, UETR) e con gli organismi preposti all'applicazione delle leggi, rappresentati in seno all'organizzazione internazionale degli ispettori di trasporto ECR (*Euro Control Route*) e alla Confederazione delle organizzazioni degli ispettori del trasporto stradale CORTE (*Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement*), con la possibilità di dare un proprio contributo agli organismi preposti all'applicazione delle leggi di tutti i 27 Stati membri dell'UE.
Le spiegazioni fornite nel presente documento provengono dunque in parte da richieste consensuali già esistenti e in parte, laddove le consultazioni avevano evidenziato la presenza di variazioni nella richiesta, da riferimenti a materiale di orientamento, quali note di orientamento, chiarimenti e sentenze.
Il contenuto è stato assemblato da un gruppo di lavoro poco numeroso i cui componenti hanno ampia esperienza nell'ambito dell'applicazione delle norme. Le decisioni del gruppo di lavoro sono state regolarmente diffuse al fine di ricevere commenti e riscontri attraverso le organizzazioni sopraccitate, allo scopo di ottimizzare per quanto possibile il raggiungimento di un consenso generalizzato sul contenuto. Il gruppo di lavoro ha tenuto conto di tutto il riscontro ricevuto e, laddove possibile, l'ha integrato nel presente documento. Dato che il progetto non ha potuto considerare le risposte nulle, non è tuttavia possibile affermare che è stato raggiunto un consenso generalizzato sul contenuto.
È rimasto un numero limitato di questioni che il gruppo di lavoro ha individuato quali ostacoli a una perfetta spiegazione del regolamento. Tali questiono sono state comunicate alla Commissione in un documento a parte, con la richiesta di ricevere assistenza. La Commissione ha indicato che tali questioni non devono essere necessariamente viste come un ostacolo al completamento del progetto.
Il gruppo di progetto ritiene pertanto che si sia svolto un numero sufficiente di consultazioni tali da indicare che il contenuto del presente documento rappresenta una buona base a sostegno della creazione di prodotti di formazione validi e adatto allo scopo.
Il prodotto di formazione ottenuto dal presente documento comprende una guida per il formatore corredata di note, programma, libro degli esercizi, libro dei test, presentazione in Powerpoint e raccomandazioni per la formazione sul campo.
I materiali per la formazione prodotti sono stati concepiti per essere utilizzati dai nuovi agenti addetti ai controlli per la loro formazione iniziale e dagli ispettori con maggiore esperienza nell'ambito della loro attività di aggiornamento.
Gli Stati membri saranno incoraggiati ad adottare tale pacchetto come un modulo da inserire nell'ambito di un'attività di formazione più ampia rivolta agli agenti addetti ai controlli.
L'obiettivo più ampio di tale pacchetto di formazione è contribuire a innalzare gli standard professionali degli agenti addetti ai controlli.

Per quanto attiene al campo di applicazione, nonostante il documento offra una spiegazione semplificata del regolamento (CE) n. 561/2006, non è realisticamente fattibile che ciò avvenga senza far riferimento alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85[3]. Una spiegazione

dettagliata del regolamento (CEE) n. 3821/85 non costituisce tuttavia l'oggetto del presente documento.

Qualora il contenuto faccia riferimento alle buone pratiche e agli orientamenti per gli agenti addetti ai controlli nell'individuazione delle infrazioni, queste saranno specificamente intese quali infrazioni stradali.
I controlli effettuati dalle aziende/dagli operatori trarranno senz'altro vantaggio da migliori risorse e minori vincoli temporali. Ciò potrebbe portare a un approccio più dettagliato. Tuttavia, il presente documento è comunque pertinente ai fini dei controlli di conformità in oggetto.

Il contenuto del documento si basa sui dati più aggiornati disponibili. Qualsiasi valore futuro dipenderà dal fatto che gli aggiornamenti ai contenuti riflettano le decisioni, le modifiche legali e gli emendamenti, nei modi e nei tempi in cui essi eventualmente si verificheranno, nonché dall'abilità della commissione di fornire il proprio sostegno nel chiarire le questioni precedentemente menzionate individuate dal progetto.

2. Regole sul periodo di guida

2.1 Introduzione

Le regole sul periodo di guida e il tachigrafo sono state introdotte a livello dell'UE con l'approvazione del **regolamento (CEE) n. 543/69**[4] **del Consiglio** del 25 marzo 1969. Tale regolamento ha introdotto:

- l'età minima dei conducenti, degli assistenti alla guida e dei bigliettai;
- la durata della guida continua e giornaliera;
- durata minima e altre condizioni relative alle pause e ai riposi giornalieri e settimanali;
- l'obbligo di registrare le attività e promuovere l'uso delle registrazioni automatiche.

Attraverso il regolamento ci si è prefissi di migliorare le condizioni sociali dei soggetti che operano nel settore dei trasporti su strada, migliorare la sicurezza stradale e affrontare altresì le questioni legate alla concorrenza con il trasporto stradale, ferroviario o fluviale.

Il regolamento (CEE) n. 3820/85[5] è stato introdotto il 20 dicembre1985, ha abrogato il **regolamento (CEE) n. 543/69** ed è stato esso stesso abrogato dal **regolamento (CE) n. 561/2006** dell'11 aprile 2006. Con ogni regolamento successivo si è cercato di portare avanti gli obiettivi dei regolamenti precedenti abrogati, correggere eventuali questioni emerse dovute a inesattezze di formulazione e tenere conto di altri regolamenti correlati.

Il presente documento si prefigge di spiegare le disposizioni del regolamento CE n. 561/2006 e contestualizzarle nell'ambito di una funzione di controllo di conformità. Nel farlo, vengono ribaditi gli obiettivi di ogni insieme di regole successivo, ovvero:

- miglioramento della sicurezza stradale;
- miglioramento delle condizioni sociali del personale impegnato nel trasporto su strada
- promozione di condizioni leali di concorrenza nel settore dei trasporti su strada e con altre modalità di trasporto.

Il presente regolamento mira altresì a ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada.

2.1.1 Trattato AETS

A seconda della natura del viaggio effettuato da un veicolo/conducente, è possibile applicare il trattato[6] AETS. Il trattato AETS e il regolamento (CE) n. 561/2006 sono stati allineati il 26 settembre 2010. È importante individuare correttamente la natura del viaggio effettuato da un veicolo, nonché altri fattori, prima di prendere una decisione in merito allo strumento giuridico da applicare. Gli agenti addetti ai controlli devono individuare correttamente il regolamento e l'infrazione o le infrazioni, qualora accertate, in conformità ai requisiti di legge, altrimenti potrebbero esservi problemi in merito alla contestazione basata sugli aspetti tecnici.

2.1.2 Sanzioni

Nonostante le sanzioni applicate in relazione alle infrazioni delle disposizioni dei presenti regolamenti siano di competenza di ciascuno Stato membro, è opportuno che sia quanto meno applicata una sanzione che compensi l'infrazione stessa. Ad esempio, se si riscontra che un conducente abbia infranto i regolamenti in materia di periodi di riposo giornaliero, gli dovrebbe essere imposto di ottemperare a tale obbligo prima di permettergli di proseguire il viaggio, indipendentemente dalla sanzione finanziaria comminata.

2.1.3 Controlli stradali

I controlli stradali effettuati per verificare la conformità ai regolamenti (CE) 561/2006, (CEE) 3821/85, AETS e altri regolamenti sono previsti in osservanza alla direttiva 2006/22/CE. La direttiva prevede che «i controlli su strada siano svolti in maniera efficace e rapida, affinché possano essere portati a termine nel minor tempo possibile e con un ritardo minimo per il conducente».
Inoltre, i controlli sui conducenti di autobus di linea e gran turismo dovrebbero possibilmente essere svolti senza passeggeri a bordo dei veicoli.

La direttiva stabilisce altresì quali requisiti debbano essere in generale monitorati.

Nel determinare il luogo di esecuzione dei controlli stradali è opportuno tenere conto del benessere dei conducenti soggetti a tali controlli, ad esempio relativamente all'accesso alle strutture in caso di divieto direttamente o mediante indicazioni e alla conseguente necessità di considerare gli agenti addetti ai controlli quali soggetti onesti e imparziali nello svolgimento delle loro mansioni. È opportuno che gli ispettori trattino gli altri allo stesso modo in cui vorrebbero essere trattati.
Tutte queste considerazioni devono essere formulate a fronte degli obiettivi dichiarati dal regolamento (CE) n. 561/2006 (cfr. 2.1)

2.1.4 Relazioni con i conducenti

2.1.4.1 Comunicazione

Gli agenti addetti ai controlli incontrano numerosi conducenti provenienti da molti paesi diversi, pertanto è inevitabile che vi siano difficoltà di comunicazione.
È prevedibile che ogni conducente di ciascun paese che sia soggetto a un controllo sia consapevole del fatto di dover produrre presumibilmente determinati documenti specifici da ispezionare. Gli agenti addetti ai controlli non devono avere competenze linguistiche da esperti per garantire la produzione di tali documenti.
Tuttavia, non devono limitarsi al controllo e alla convalida di tali documenti, bensì interpretare le informazioni in essi riportate per verificarne la conformità. A tal fine è puntualmente necessario che vi sia una qualche forma di dialogo e che gli agenti addetti ai controlli possano, ad esempio, ricorrere a servizi di interpretazione e a note esplicative tradotte per facilitare la comprensione sia del conducente, sia dell'ispettore stesso.

2.1.4.2 Produzione

Gli agenti addetti ai controlli possono risalire alla verità dei fatti solo esaminando le altre informazioni di cui il conducente potrebbe essere in possesso, ad esempio ricevute per l'acquisto di carburante, biglietti di traghetti, ecc. Tali documenti dovrebbero pertanto essere richiesti al conducente e confrontati con le altre registrazioni programmate; tuttavia, è opportuno che gli ispettori siano consapevoli di ogni limite al diritto a richiedere i documenti. La mancata produzione di tali elementi non indica necessariamente che siano stati eliminati al fine di coprire eventuali infrazioni.
Qui di seguito vengono riportati i documenti che occorre produrre su richiesta:
passaporto, patente di guida, registrazioni/dati del tachigrafo, carta del conducente, documenti di stampa, licenza comunitaria, documentazione tecnica del veicolo, certificato di formazione del conducente, documenti relativi all'assicurazione, autorizzazione alla guida (qualora il conducente non sia un cittadino dell'UE), prova della cancellazione di un reato storico, CMR, foglio di viaggio e ogni documentazione correlata al trasporto di carichi pericolosi.

2.1.4.3 Atteggiamento

Affinché gli agenti addetti ai controlli possano svolgere la loro funzione di promuovere la sicurezza stradale e condizioni eque di concorrenza nel settore dei trasporti su strada verificando che vi sia conformità ai regolamenti prodotti a tal fine, è opportuno che accettino le registrazioni dei conducenti quale la vera versione degli eventi, a meno che non abbiano motivo di sospettare il contrario, nel qual caso sono tenuti a condurre tutte le indagini necessarie a stabilire i fatti e appurare l'autenticità delle registrazioni e la conformità ai regolamenti.
È opportuno che gli agenti si astengano dal presumere la colpevolezza del conducente o delle imprese, a meno che non riscontrino prove del contrario, sebbene siano autorizzati a tenere conto dei risultati di precedenti controlli condotti sui veicoli di un'impresa nel perseguire i propri fini.
È altresì opportuno che si astengano dall'adottare un comportamento interpretabile come un atteggiamento di superiorità e condiscendenza da parte dei conducenti e in grado soltanto di erigere barriere tra l'agente e il conducente.
Nell'esprimere giudizi professionali durante la valutazione delle infrazioni, occorre che gli agenti addetti ai controlli tengano conto delle circostanze attenuanti e di eventuali eventi di forza maggiore derivanti dalle pressioni esercitate sulle attività di trasporto commerciale in grado di pregiudicare la conformità alle norme.
Gli agenti addetti ai controlli dovrebbero garantire che le indagini siano svolte in modo professionale, obiettivo e imparziale.

2.1.5 Struttura del documento

Il presente documento prende in esame ciascuno degli articoli del regolamento (CE) n. 561/2006 ed esamina in particolare il loro impatto e la loro influenza sui controlli stradali svolti da parte degli agenti preposti allo svolgimento di tale compito. Da tale approccio consegue il fatto che numerosi articoli, per quanto importanti, non vengono analizzati nel presente documento, in quanto ritenuti non significativi nell'ambito del contesto sopra indicato.

Analogamente, taluni articoli del regolamento (CEE) n. 3821/85 che costituiscono un requisito preliminare allo svolgimento di controlli stradali efficaci, sono stati altresì presi in esame nell'ambito del presente documento.

Nel caso in cui vengono individuati reati comuni, si fa riferimento alla classificazione in base alla gravità dei reati riportata nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE[7] (e successive modifiche.)

2.2 Regolamento n. 561/2006 (CE)

2.2.1 Articolo 1

2.2.1.1 Testo

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 modidi 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.

2.2.1.2 Reati

Nessuno

2.2.1.3 Controlli stradali

Non vi è un impatto diretto di cui gli agenti addetti ai controlli dovrebbero tenere conto, tuttavia l'articolo funge da monito sull'obiettivo del regolamento in questione.

2.2.2. Articolo 2

2.2.2.1 Articolo 2.1

2.2.2.1.1 Testo

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.

2.2.2.1.2 Reati

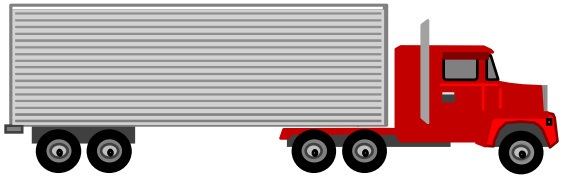
Nessuno

2.2.2.1.3 Controlli stradali

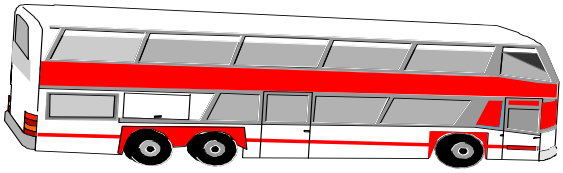
Il testo dell'articolo definisce l'ambito di applicazione del regolamento. Esso specifica in termini di dimensioni e portata quali sono i veicoli ai cui conducenti è richiesto di ottemperare ai requisiti del regolamento. Il presente paragrafo descrive la dimensione fisica e la portata dei veicoli che rientrano nel campo di applicazione.
Agli agenti addetti ai controlli si chiede di stabilire se un veicolo di cui si intende valutare la conformità rientri nel del suddetto campo di applicazione; allo stesso tempo si chiede di fare riferimento alle esenzioni di cui all’articolo 3 e alle deroghe nazionali di cui all'articolo13.
L’articolo 3 elenca alcuni tipi di veicoli esenti dal campo di applicazione del regolamento.

Ogni Stato membro può concedere l'esenzione dagli articoli 5-9 nel caso di veicoli rientranti nelle deroghe all'articolo 13 applicate nello Stato in questione (per dettagli, cfr. articolo 13)

- **Stabilire se il veicolo ispezionato è nel campo di applicazione del Regolamento.**



Più di 3,5 tonnellate



Più di 8 sedili passeggero

Veicoli merci – Per gran parte dei veicoli passeggeri grandi basterà un'osservazione visiva per stabilire se rientrano nel campo di applicazione, mentre per veicoli più piccoli sarà necessario visionare la documentazione tecnica fornita dal conducente e/o i dati del produttore allegati al veicolo per stabilirne il peso massimo ammissibile.

Veicoli passeggeri – contare il numero di sedili passeggero e fare riferimento alla documentazione tecnica relativa al veicolo.

Sui veicoli passeggeri è permesso rimuovere sedili per ridurre la portata a meno di dieci compreso quello del conducente, a patto che tale modifica sia confermata dal dettaglio della documentazione tecnica. Gli agenti addetti ai controlli devono considerare che il processo di regolamentazione per la riduzione dei sedili varia da uno Stato membro all'altro.

Nota: il veicolo deve essere progettato per trasportare merci o passeggeri e utilizzato normalmente a tale scopo; pertanto una gru mobile o una macchina per il pompaggio di calcestruzzo (che non trasporta calcestruzzo) sono subito fuori dal campo di applicazione del regolamento.

Risultati –

Entro il campo di applicazione – In termini di costruzione del veicolo – un'ispezione per stabilire il rispetto dei requisiti del regolamento (CE) n. 561/2006 può continuare.

Fuori dal campo di applicazione - Interrompere oppure avviare ispezione non ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006.

Nel caso in cui un veicolo, come definito dal presente articolo, sia destinato al trasporto su strada di merci o passeggeri, il viaggio rientra sempre entro il campo di applicazione del regolamento, a meno che non si applichi una esenzione o una deroga secondo gli articoli 3 e13. (L'articolo 13 esenta i conducenti dalle disposizioni degli articoli 5-9.)

Utilizzo dei veicoli - Leaseurope

A seguito di una lettera della Commissione europea a Leaseurope, si considera che la guida di veicoli merci e passeggeri ricada fuori dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 nel caso in cui il conducente non si occupi mai del trasporto di merci o passeggeri come parte della propria occupazione.

Le due conseguenze principali di questo consiglio riguardano:

- i conducenti assunti da ditte di noleggio veicoli per ritirare e consegnare, guidando su strada, veicoli vuoti ovvero per spostare veicoli tra filiali di autonoleggio locali
- quei meccanici e tecnici che talvolta ritirano e consegnano veicoli vuoti per la riparazione ovvero che si occupano di portarli alla revisione annuale

Di conseguenza, quando un funzionario responsabile del controllo deve stabilire se un veicolo rientri nel campo di applicazione (CE) 561/2006, deve considerare la posizione e le attività del conducente.

Il contenuto della suddetta lettera non è stato approvato da tutti gli Stati membri, pertanto ciascuno di essi può decidere se ritenerla vincolante o meno.

2.2.2.2 Articolo 2.2

2.2.2.2.1 Testo

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.

2.2.2.2.2 Reati

Nessuno

2.2.2.2.3 Controlli stradali

L'articolo specifica quali tipi di viaggio rientrano nel regolamento e, pertanto, quali rientrano entro l'AETS. Si chiede di capire l'esatta natura di un viaggio intrapreso da un veicolo prima di assumere una decisione riguardo a quale regolamento applicare al viaggio o a sue parti.
(Si tenga presente che tali viaggi si svolgono **esclusivamente** all'interno delle zone menzionate)

- Determinare la sede del veicolo e i dettagli del viaggio attraverso la documentazione a bordo ovvero consultando il conducente.

- Cfr. 2.3 in caso di applicazione del regolamento AETS. Il regolamento (CE) n. 561/2006 prevale sull'AETS per i limiti di viaggio settimanali e quindicinali con tipi di viaggio misti. Quando veicoli rientranti nel campo di applicazione del regolamento registrati in uno Stato membro dello spazio economico europeo (SEE) non sono in «viaggio AETS», si applicano le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006.
- Qualsiasi veicolo, indipendentemente dal paese di registrazione, che inizia un viaggio interamente entro le aree menzionate è nel campo di applicazione (CE) 561/2006.

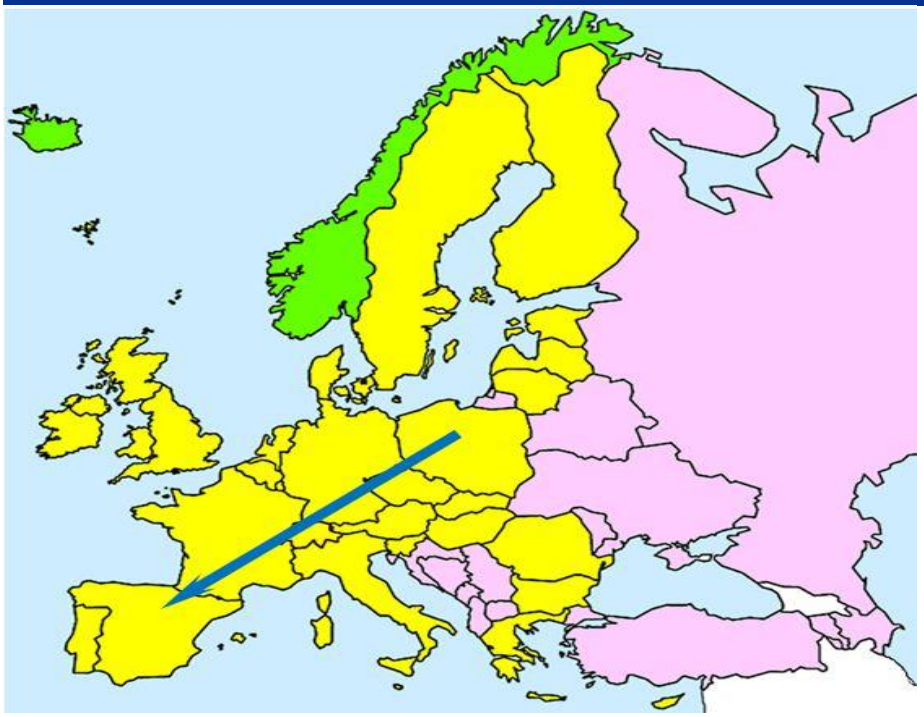
Risultati -

- **Entro il campo di applicazione** - continuare l'ispezione sulla conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 561/2006.
- **Fuori del campo di applicazione o esente** – interrompere l'ispezione o continuare un'ispezione non ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006.

Nota:

- Un allineamento quasi totale tra il trattato AETS e le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 è avvenuto il 26 settembre 2010
- I veicoli registrati in paesi terzi e AETS devono rispettare le disposizioni del regolamento n. 561 quando i trasporti si effettuano interamente nelle regioni qui menzionate.

Esempio: La guida di un veicolo registrato in Polonia in viaggio dalla Polonia alla Spagna rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 (purché non vi siano altre esenzioni).



2.2.2.3 Articolo 2.3

2.2.2.3.1 Testo

L'AETS 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'AETS, per la totalità del tragitto;
b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETS, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETS.
Le disposizioni dell'AETS dovrebbero essere allineate con quelle del presente regolamento, affinché le disposizioni principali del presente regolamento si applichino, attraverso l'AETS, a tali veicoli per la parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità.

2.2.2.3.2 Reati

Nessuno

2.2.2.3.3 Controlli stradali

L'articolo definisce l'esatta natura dei viaggi che ricadono all'interno dell'AETS, dunque è necessario stabilire l'esatta natura del viaggio intrapreso.

- Stabilire il punto di partenza e i dettagli di viaggio, compresi i punti di transito esaminando la documentazione a bordo e consultando il conducente. Si deve considerare tutto il viaggio, senza le interruzioni per confini nazionali o periodi di riposo.

- I veicoli registrati in paesi non-UE firmatari del trattato AETS che circolano all'interno della Comunità sono considerati in viaggio AETS.

- I veicoli che non partono da paesi UE, AETS, SEE o dalla Svizzera sono in viaggio AETS nel momento in cui circolano in paesi UE oppure AETS.

- I veicoli registrati in paesi UE, SEE o in Svizzera sono in viaggio AETS se i loro viaggi partono o attraversano paesi AETS.

Risultati

Si applica l'AETS - l'ispezione sui requisiti di conformità AETS può procedere.

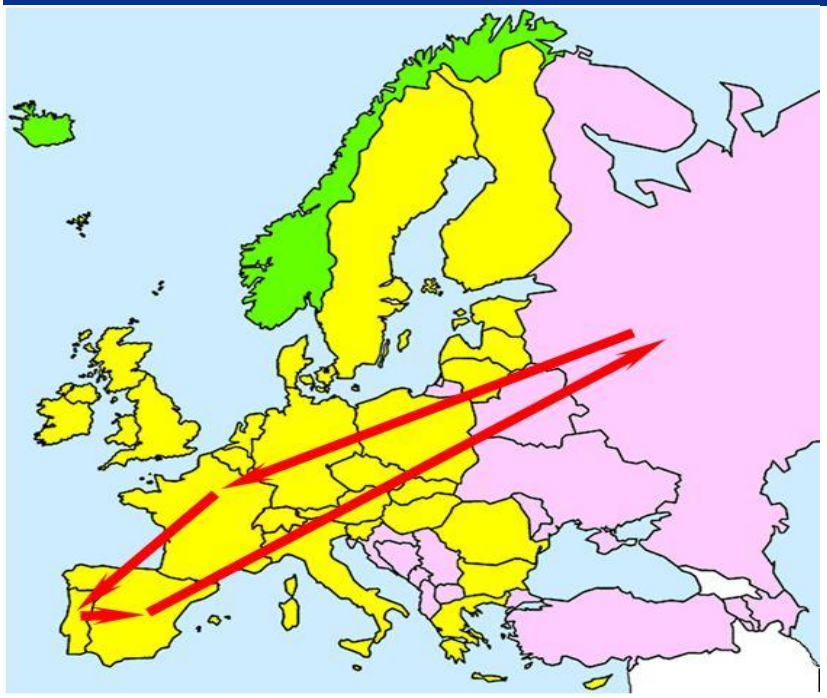
Fuori dal campo di applicazione del trattato AETS - stabilire se il viaggio ricade nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, se sì procedere con il controllo di conformità previsto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

Fuori dal campo di applicazione sia dei regolamenti CE, sia del trattato AETS – interrompere o procedere con un'ispezione non ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006.

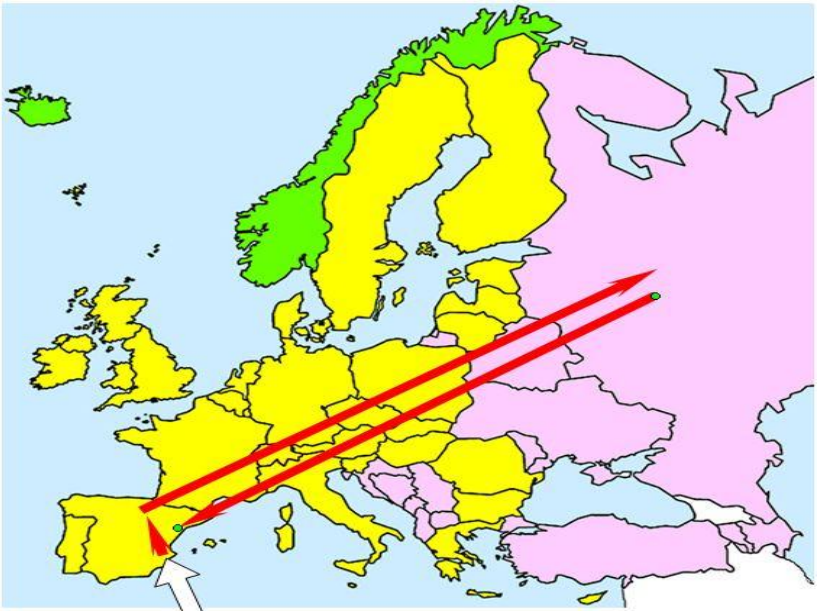
Nota:
L'uso di «in parte» nel presente articolo significa che parte del viaggio deve essere stata svolta fuori dalla regione che comprende Comunità, SEE e Svizzera. L'AETS riguarda le **operazioni di trasporto internazionale**, in questo contesto un'operazione di trasporto che rimane interamente all'interno della regione comprendente l'UE, SEE e Svizzera è considerata **operazione di trasporto nazionale** indipendentemente da quali confini nazionali si attraversano e quindi al di fuori del campo di applicazione AETS.
Tuttavia vi è una diatriba legale in corso tra UE e ONU riguardo alla legittimità dell'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 al posto dell'accordo AETSnel caso di conducenti di veicoli non registrati nella UE anche quando compiono viaggi esclusivamente all'interno dell'UE e nonostante l'articolo 2.2 del regolamento UE.
Sebbene i limiti ai periodi di guida e riposo descritti nell'AETS e nel regolamento n. 561/2006 siano ormai ben allineati, è necessario identificare correttamente quale regolamento sia stato violato, per cui è essenziale sapere quale regolamento sia applicabile per garantire alla sanzione una solida base giuridica.

I veicoli di paesi terzi devono rispettare le regole AETS nel territorio comunitario o di un firmatario AETS nel corso di operazioni di trasporto definite nel paragrafo 3 dell'articolo.
Se un conducente rientra nel campo di applicazione del trattato AETS e del regolamento (CE) n. 561/2006 nella stessa settimana, il tempo di guida e di riposo settimanale ammessi dovrebbero seguire il regolamento (CE) n. 561/2006.

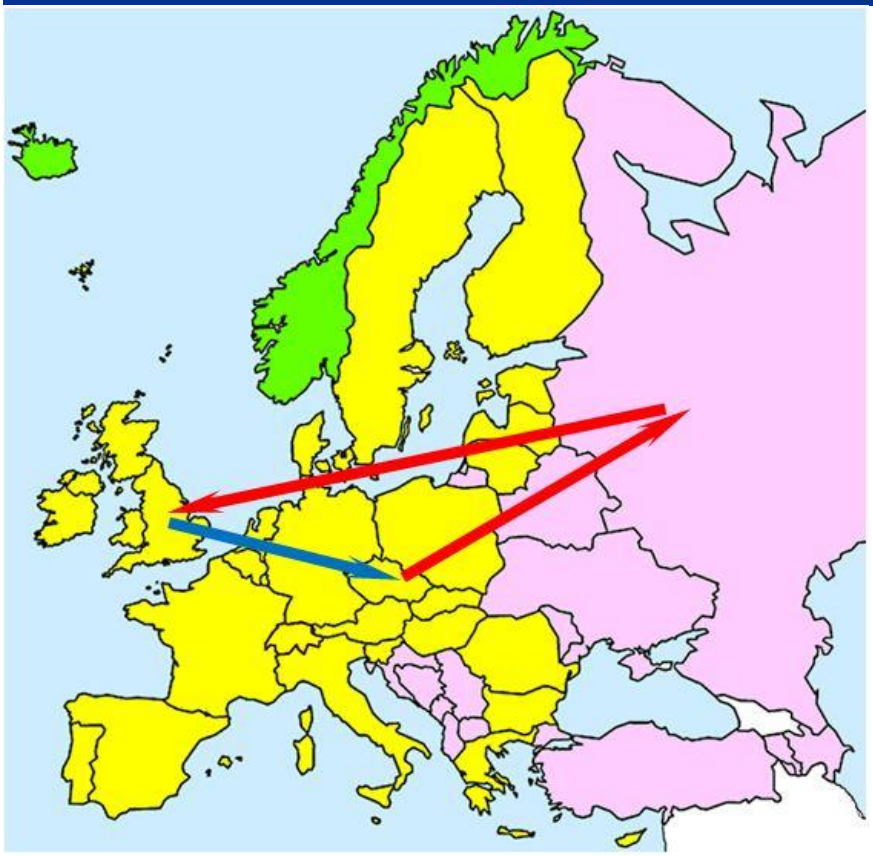
Esempio: Un veicolo registrato in Russia (conducente unico) in viaggio con varie soste verso l'UE deve rispettare le regole AETS. Si tratta qui di un veicolo che deve consegnare in Francia, Portogallo e Spagna, poi ricaricato con una spedizione dalla Spagna alla Russia.



Esempio: Un veicolo registrato in Marocco (paese terzo) deve rispettare le regole AETS se è diretto verso l'UE o è in transito nel suo territorio.



Esempio: Un camion registrato nel Regno Unito (conducente unico) effettua consegne nella Repubblica Ceca – si applica il regolamento (CE) n. 561/2006. Successivamente è mandato in Russia per prelevare un carico da consegnare nel Regno Unito – si applicano le regole AETS.



Per riassumere, gli agenti addetti ai controlli devono stabilire se un veicolo sul quale si intende effettuare un'ispezione ricada nel campo di applicazione tecnico del regolamento (CE) n. 561/2006, tenendo presenti le esenzioni specifiche e le deroghe nazionali applicabili.
Allo stesso tempo, la natura del viaggio intrapreso dal veicolo in questione serve a stabilire quali regole siano applicabili, vale a dire se il regolamento (CE) n. 561/2006, il trattato AETS ovvero le norme nazionali.

Il servizio giuridico della Commissione ha indicato che sebbene la formulazione dell'articolo 2.3 possa far supporre che il viaggio svolto dal **veicolo** sia il fattore determinante per stabilire il regolamento applicabile, l'articolo 1 del regolamento (CE) n. 561/2006 specifica che è dell'attività del conducente che ci si occupa, quindi un viaggio inizia dal momento in cui uno **specifico conducente** inizia a guidare e termina quando conclude il viaggio su tale veicolo. Pertanto, in questo contesto, quando si fa riferimento a un viaggio, si deve intendere il viaggio di un veicolo/conducente.
Per esempio, un veicolo è usato per trasportare un carico da Mosca via Minsk a Parigi. Un conducente unico usato per tutto il viaggio deve rispettare le regole AETS. Un conducente che guida il veicolo da Mosca al confine polacco deve rispettare le regole AETS. Un secondo conducente che inizia a guidare al confine polacco e porta a termine il viaggio deve rispettare il regolamento (CE) n. 561/2006.
Nota: Le conseguenze di questa spiegazione non sono ancora state interamente esaminate, pertanto è possibile che in alcuni Stati membri prevalga la definizione di viaggio basata sul veicolo.

Utilizzare l'elenco seguente per l'identificazione degli Stati europei e degli Stati vicini.

Stati membri UE:

Austria (A), Belgio (B), Bulgaria (BLG), Cipro (CY), Repubblica ceca (CZ), Danimarca (DK), Estonia (EST), Finlandia (SF), Francia (F),Germania (D), Grecia (GR), Irlanda (IRL),Italia (I), Lettonia (LV), Lituania (LT), Lussemburgo (L), Malta (M), Paesi Bassi (NL), Polonia (PL), Portogallo (P), Regno Unito (GB), Romania (RO), Slovacchia (SK), Slovenia (SL), Spain (E), Svezia (S), Ungheria (H)

Firmatari SEE

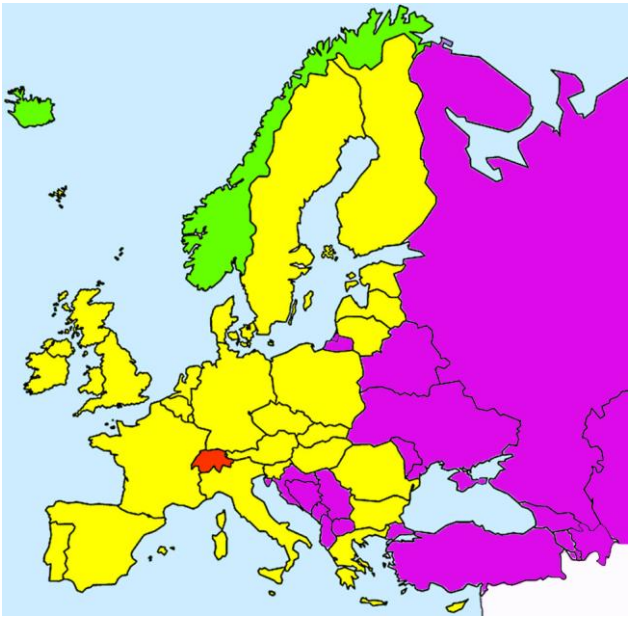
Stati membri + Islanda (IS), Liechtenstein (FL) e Norvegia (N)

Firmatari AETS

Tutti gli Stati membri UE + tutti i firmatari SEE (eccetto l'Islanda) +
Albania (AL), Andorra (AD), Armenia (AM), Azerbaigian (AZ), Bielorussia (BY), Bosnia-Erzegovina (BA), Croazia (HR), Georgia (GE), Kazakistan (KZ), Macedonia (MK), Principato di Monaco (MC), Moldova (MD), Russia (SU), San Marino (SM), Serbia (SRB), Montenegro(MNE), Tagikistan (TJ), Turchia (TR),Turkmenistan (TM), Ucraina (UA), Uzbekistan (UZ) + Svizzera (CH)

Altri

La Svizzera (CH) è firmataria del trattato AETS e sebbene non sia uno Stato membro dell'UE ha aderito al regolamento (CE) n. 561/2006



2.2.3 Articolo 3

2.2.3.1 Testo

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.

2.2.3.2 Reati

Nessuno

2.2.3.3 Controlli stradali

Un funzionario responsabile del controllo può avere stabilito che un veicolo rientra nel campo di applicazione di un'ispezione ai sensi dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 561/2006 ma deve essere convinto che il tipo di veicolo e la natura dell'operazione non lo esoneri dai requisiti contenuti nei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85. Quanto segue dovrebbe aiutare a stabilire la validità di eventuali esenzioni previste all'articolo 3.
Nota: Le esenzioni contenute in questo articolo sono accompagnate da altre equivalenti riguardanti l'assemblaggio di tachigrafi (e il relativo uso) ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

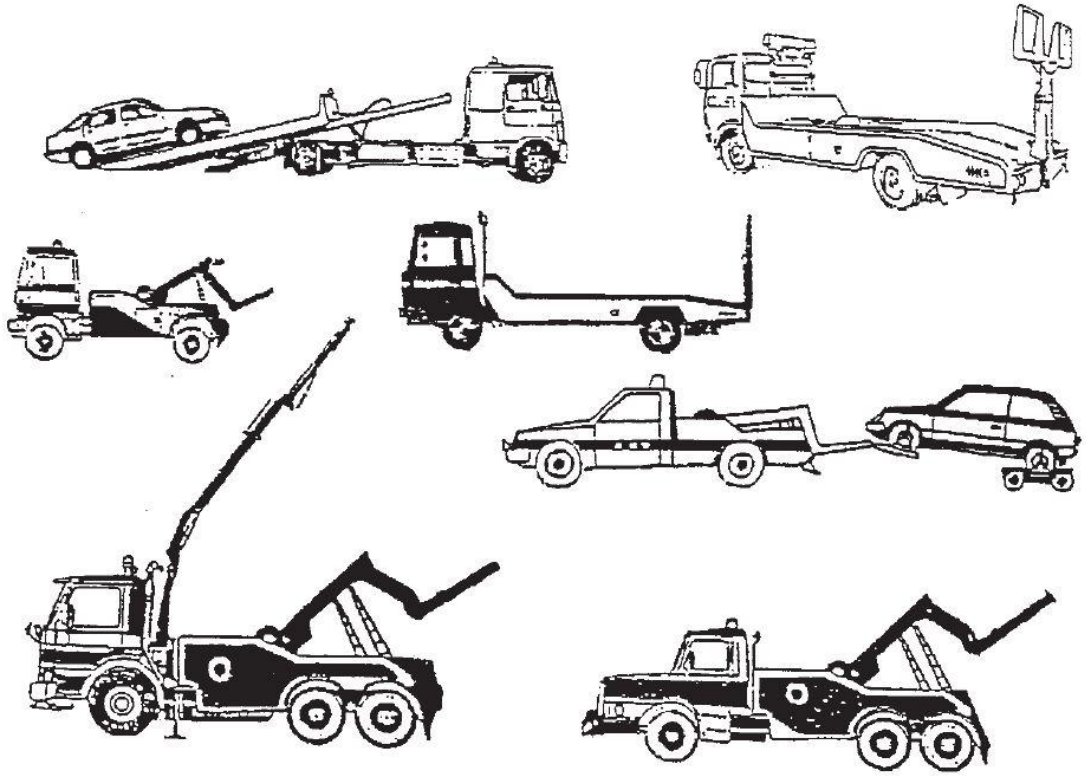
a) Può essere verificato facendo riferimento all'orario di servizio e a una mappa o a un pianificatore del percorso, se in possesso del conducente. Nota: si applica la distanza effettiva del percorso, non quella radiale. Si tenga inoltre presente che il chilometraggio per spostarsi tra il deposito e il punto di partenza di un percorso di servizio, o anche tra depositi, fa tecnicamente parte del viaggio entro il campo di applicazione del regolamento, tuttavia alcuni Stati membri assumono una posizione pragmatica per cui si tratta di viaggi senza trasporto di passeggeri quindi sarebbe irragionevole pretendere l'assemblaggio di tachigrafi.
b) La velocità massima autorizzata è indicata sul veicolo o sui documenti specifici dello stesso. Comprende i veicoli in cui tale limitazione avviene attraverso un limitatore di velocità.

c) Tali veicoli risultano chiaramente esenti dal loro aspetto esteriore.
In tali casi chiedere conferma dal conducente che sia così e che non si tratti di un servizio gestito privatamente in modo simile.
Per quanto riguarda i veicoli a noleggio o senza livrea, per valutare la validità dell'esenzione si deve interrogare il conducente. Potrebbe essere necessario chiedere conferma al datore di lavoro/funzionario responsabile in caso di dubbio.
L'esenzione **non vale** per gli operatori commerciali incaricati dagli enti menzionati nel testo.
d) La fornitura di aiuti deve essere una risposta diretta a un caso di emergenza o salvataggio. Una mera forma di aiuto umanitario o di beneficenza non garantisce l'esenzione. Verificare questo esaminando i documenti di carico e chiedendo al conducente.
Per emergenza si intende:

- pericolo per l'incolumità o la salute di persone o animali,
- grave interruzione di servizi pubblici essenziali, telecomunicazioni e servizi postali, utilizzo di strade, ferrovie, porti o aeroporti ovvero danni rilevanti alla proprietà.

L'esenzione si applica sono per la durata dell'emergenza. Non appena la situazione è sotto controllo essa non vale più.
Gravi disservizi nell'infrastruttura di trasporto a causa di una nevicata lunga e pesante possono rientrare in questo tipo di emergenza.
e) I veicoli come ambulanze, quelli usati per il trasporto di sangue e body scanner devono essere muniti dell'attrezzatura richiesta per il trattamento medico. Verificare che sia così ispezionando fisicamente il veicolo. Lo scopo precipuo del viaggio deve essere il trattamento, pertanto un pullman o un autobus attrezzato per il trasporto di malati o disabili a Lourdes – per esempio – non può ritenersi esente dal regolamento sostenendo che si tratta di un'ambulanza.

f) Un veicolo specializzato per il recupero deve essere costruito o adattato al recupero di uno o più veicoli in panne (sentenza CGCE). È necessario accertare la base operativa del veicolo per calcolare se si applica la condizione del raggio di 100 km prevista dall'esenzione**.**
Si tenga presente che, entro il raggio di 100 km, il veicolo potrebbe essere usato per attività non collegate al recupero di veicoli in panne, ad esempio un veicolo con una slitta per il recupero di auto in panne, entro un raggio di 100 km dalla propria sede, potrebbe essere usato per il trasporto di merci diverse dal veicolo in panne e dunque esente dal regolamento.
Su questo tipo di veicolo può essere assemblato un tachigrafo, tuttavia ai fini dell'esenzione non è obbligatorio farne uso.
Un viaggio di «recupero» oltre il raggio di 100km richiede assemblaggio e utilizzo di tachigrafo.



g) Si deve stabilire natura e scopo del viaggio intrapreso (chiedendo al conducente) per capire se si applica questa esenzione. L'equipaggiamento a bordo e la natura del carico trasportato possono portare a concludere che essa non vale. L'esenzione non si applica quando il veicolo si sta recando a svolgere una revisione obbligatoria. Esempi tipici di attività esenti sono quelle di un meccanico in viaggio per controllare se lo sterzo di un veicolo è stato ben riparato.
I veicoli nuovi sottoposti a controlli di sviluppo sono esenti.

I veicoli ricostruiti (o ri-progettati) sottoposti a test su strada prima dell'uso sono esenti.

h) Il tipo/la portata del veicolo sono dimostrati dai documenti specifici. Nessuna forma di assunzione o premio deve essere insita nel viaggio e le merci trasportate non devono essere legate a commerci o attività economiche. A tal fine si deve interrogare il conducente e ispezionare il carico. Un veicolo combinato è un veicolo più rimorchio o semi-rimorchio.

i) I veicoli «d'epoca» sono definiti dalla legislazione di ciascuno Stato membro. Tali veicoli non possono essere usati per il trasporto commerciale di merci o passeggeri. Per verificare tali condizioni si deve interrogare conducente e passeggeri e ispezionare il carico.

Sintesi

I veicoli identificati nell'articolo 3 come esenti non sono da ispezionare sulla base del regolamento (CE) n. 561/2006, tuttavia essi non sono esenti da altri controlli. Le richieste di esenzione devono essere verificate dagli agenti addetti ai controlli che, se risultano infondate, conducono un'ispezione completa ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006.
Si consiglia di far registrare la guida esente come «fuori dal campo di applicazione» in modo da indicare che questo periodo di guida è da considerare «altre mansioni» quando è associato ad attività che rientrano nel campo di applicazione del regolamento.

2.2.4 Articolo 4

2.2.4.1 Testo

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;

g) «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.

2.2.4.2 Reati

Nessuna

2.2.4.3 Controllo stradale

L'articolo fornisce le definizioni adatte a capirne correttamente e con maggiore facilità il significato. Nello spiegare gli articoli del regolamento (CE) n. 561/2006 è necessario fare spesso riferimento a tali definizioni. In molti casi le stesse definizioni necessitano di essere approfondite e chiarite, se del caso come segue:

a) La definizione di strada aperta al pubblico dipende dallo Stato membro. Un viaggio, in questo caso, inizia quando un conducente assume la guida di un veicolo e termina quando non ha più il controllo del veicolo oppure durante un periodo di riposo qualificante. In tal caso può essere che un viaggio comprenda numerosi viaggi brevi. Tale definizione, in effetti, riporta all'interno del regolamento la guida non su strada (ad esempio su proprietà privata) quando essa rientri in un viaggio che comprende anche strade aperte al pubblico durante un periodo giornaliero di guida. I veicoli vuoti rientrano nel campo di applicazione della definizione.

b) Nota bene: per veicolo si può intendere una combinazione di veicolo e rimorchio.

c) Si definiscono conducenti quei passeggeri che possono condurre il veicolo che rientrano quindi nel campo di applicazione del regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85 dal momento in cui inizia la loro giornata lavorativa. Essere disponibili (come parte del servizio) per la guida deve essere indicato come disponibilità sul registro del conducente.
Con entrambi i conducenti a bordo (tolleranza di un'ora dall'inizio del viaggio) possono valere le concessioni per multipresenza, altrimenti a entrambi si applicano quelle per singoli.
I funzionari responsabili devono ricordare che i conducenti non possono sostenere di non essere disponibili se lo sono. Può essere che i conducenti siano effettivamente passeggeri non disponibili alla guida, quindi da ritenere tali fino a prova contraria.

d) Si può fare una sosta su un veicolo in viaggio (multipresenza) sempre che il conducente non stia lavorando e che il periodo sia usato solo per riposarsi. In caso di multipresenza su un veicolo con tachigrafo digitale, durante un'interruzione su un veicolo viaggio, si considera interruzione registrata un periodo disponibile pari a 45 minuti. (Un tachigrafo digitale non permette di registrare una interruzione su un veicolo in movimento). In un veicolo con equipaggio singolo, se è registrato un periodo di disponibilità e non vi è prova che questo sia stato usato unicamente per riposarsi, esso è considerato dalle agenzie competenti di molti Stati membri una interruzione.

e) Inserire qualsiasi lavoro diverso dalla guida per un datore di lavoro entro o al di fuori del settore dei trasporti compresa la guida fuori dal campo di applicazione. Per esempio se una persona è stata assunta come guardiano per tre ore prima di assumere la guida di un veicolo all'interno del campo di applicazione del regolamento (CE) 561/2006 per conto di un altro datore di lavoro, la prima attività è considerata «altre mansioni» ai sensi dello stesso regolamento e deve essere registrata come tale. Non è tuttavia obbligatorio registrare la guida fuori dal campo di applicazione o altra lavoro in una giornata in cui non si svolge attività di guida all'interno del campo di applicazione.

f) A libera disposizione ecc. significa che il conducente non può lavorare volontariamente, perché anche come lavoratore non pagato è alle dipendenze di un datore di lavoro. Il lavoro volontario senza vincoli contrattuali può essere considerato tempo a libera disposizione.

g) Un riposo regolare giornaliero è di almeno 11 ore continuative ovvero, se diviso in due periodi, il primo deve essere almeno di 3 ore e il secondo almeno di 9 ore.
Un riposo giornaliero ridotto è di almeno 9 ore ma inferiore a 11 ore.
Ai fini della guida quotidiana aggregata (cfr. k), è necessario stabilire quando un periodo di riposo giornaliero inizia, quindi a questo fine un riposo giornaliero preso come «frazione» si ritiene sia iniziato una volta che è iniziata la parte da «9 ore».
Un periodo di riposo giornaliero può essere associato a un periodo di compensazione per un riposo settimanale precedentemente ridotto.

h) Un riposo settimanale è un periodo di riposo continuativo di durata sufficiente da poter essere **almeno** pari a un riposo settimanale regolare o a un riposo settimanale ridotto.
Un periodo di riposo settimanale regolare dura continuativamente per almeno 45 ore.
Un riposo settimanale ridotto dura almeno 24 ma non meno di 45 ore continuativamente.
Pertanto un riposo settimanale di 49 ore è considerato un riposo settimanale regolare, mentre uno di 31 ore è considerato un riposo settimanale ridotto.
Un periodo di riposo settimanale può comprendere un riposo settimanale regolare o ridotto oltre alla compensazione per un riposo settimanale precedentemente ridotto.

i) Settimana è la «settimana fissa», dalle 0000 di lunedì alle 2400 di domenica (ora locale)

j) Questo si riferisce al tempo trascorso alla guida registrato in modo automatico o semi-automatico da un tachigrafo azionato correttamente ovvero a mano se richiesto.
Si tenga presente che a causa delle limitazioni dell'attrezzatura per la registrazione digitale, ci possono essere differenze rispetto al tempo effettivo di guida (cfr. nota di orientamento 4).

k) Si accetta che la presente definizione comprenda anche la guida tra periodi di riposo settimanale e periodi di riposo quotidiano oppure tra due periodi di riposo settimanale.

l) Per tempo di guida settimanale si intende il tempo di guida totale accumulato in una settimana. Esso comprende inoltre il tempo di guida derivante da interruzioni ai periodi di riposo regolare dovuti a spostamenti in traghetto o in treno.

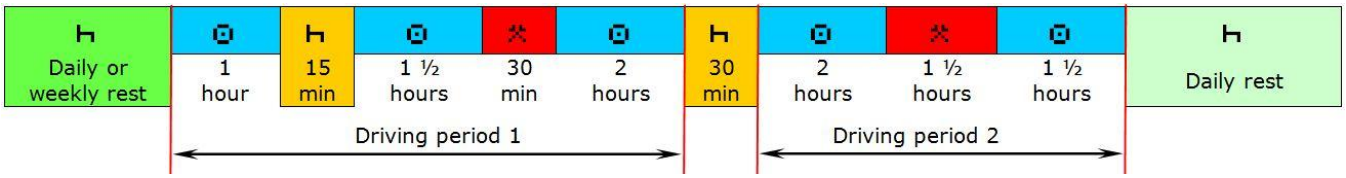
m) Il regolamento si applica a veicoli o combinazioni di veicolo e rimorchio con una massa autorizzata massima superiore a 3.500 kg. Gli agenti addetti ai controlli devono interpretare correttamente i documenti tecnici del veicolo o i dati del produttore. La massa autorizzata massima solitamente è indicata per entrambe le tipologie, vale a dire in modalità solo o combinato. Alcuni veicoli risultano fuori dal campo di applicazione del regolamento se guidati in modalità «solo» ma vi rientrano se in combinazione.

n) Nessun chiarimento necessario.

o) Un conducente può essere assistito da più di un altro collega durante il viaggio, che è in questo caso considerato equipaggio. In questo modo un conducente può avvalersi delle esenzioni per multipresenza, mentre gli altri conducenti durante il periodo di lavoro potrebbero non godere di tale concessione (cfr. articolo 8).

p) Chiunque si trovi alla guida del veicolo. Può trattarsi di una persona fisica o giuridica.

q) Un **periodo di guida giornaliero** è composto da vari periodi che a loro volta possono essere continuativi o spezzati.



2.2.5 Articolo 5

2.2.5.1 Testo

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.

2.2.5.2 Reati

Età dei componenti dell'equipaggio	**561- 5**

2.2.5.3 Controllo stradale

Gli agenti addetti ai controlli devono stabilire la base operativa del veicolo e i dettagli di viaggio attraverso le informazioni fornite dal conducente. L'accertamento dell'identità del conducente o dei documenti di autorizzazione può servire a stabilirne l'età.
Una violazione si verifica se il conducente è minorenne.

Se i compagni del conducente hanno un'età tra 16 e 18 anni, accertarsi che il limite di 50 km non sia stato violato.
Un'infrazione al requisito dell'età minima è da considerare violazione grave secondo gli orientamenti contenuti nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE (modificato).

2.2.6 Articolo 6

2.2.6.1 Testo

Il periodo di guida giornaliero non deve superare 9 ore.

1. 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.

2.2.6.2 Reati

Superamento di un periodo di guida di 10 ore	**561- 6-1**
Superamento di un periodo di guida di 9 ore quando ne sono consentite solo 9 (periodi di guida di 10 ore terminati)	**561- 6-1**
Superamento di un limite di guida di 56 ore	**561- 6-2**
Superamento di 2 limiti guida di 90 ore	**561- 6-3**
Violazione del regolamento n. 3821/85 relativamente alla registrazione delle mansioni.	**561- 6-5**

2.2.6.3 Controllo stradale

Gli agenti addetti ai controlli dovrebbero analizzare tutti i fogli di registrazione prodotti dal tachigrafo (o i dati digitali) per calcolare il tempo di guida giornaliero e sommarli adeguatamente per calcolare i totali di guida settimanali. Questi ultimi devono poi essere rivisti per calcolare i totali di guida quindicinali. Usare la seguente procedura in due fasi:

Fase 1

- Verificare il tempo di guida registrato dal foglio del tachigrafo oppure i dati digitali. Sommare per questo i periodi di guida tra la fine di un riposo giornaliero e settimanale e l'inizio di quello settimanale/giornaliero dopo, ottenendo il periodo di guida giornaliero.

  [La Commissione raccomanda che al fine di stabilire i tempi di guida giornalieri, i tempi di guida interrotti da periodi di riposo di almeno sette ore non siano aggregati. Ciononostante, si tenga presente che un simile periodo di riposo inadeguato rappresenta comunque una violazione dei requisiti di riposo giornaliero. (Non tutti gli Stati membri seguono questa raccomandazione)]

- Verificare che non sia stato violato il limite di 10 ore di guida.

- Ripetere la procedura per ogni registrazione prodotta.

- Se tale limite è stato violato si avrà un'infrazione in ogni occasione. Superare il limite:
  - fino a 1 ora costituisce un' *infrazione lieve*
  - per più di 1 ora ma meno di 2 ore costituisce un'*infrazione grave*
  - per più di 2 ore costituisce un'*infrazione gravissima*

Verificare che in una settimana (cfr. la definizione di «settimana» nell'articolo 4) il periodo di guida di 9 ore non sia stato superato più di due volte.

- Se ciò è avvenuto, ciascun evento che supera le due occasioni ammesse è una violazione della guida quotidiana (9 ore). In tali casi superare il limite:
  - fino a 1 ora costituisce un' *infrazione lieve*
  - per più di 1 ora ma meno di 2 ore costituisce un'*infrazione grave*
  - per più di 2 ore costituisce un'*infrazione gravissima*

- Sommare i periodi di guida giornalieri in ciascuna settimana applicabili alle registrazioni prodotte per stabilire la guida settimanale. Tenere presente che quando lo schema di guida di un conducente non è allineato alla «settimana fissa» è possibile che un conducente accumuli 58 ore di guida tra periodi di riposo settimanale e rispettare le norme. Se, in una settimana, la guida supera le 56 ore, c'è violazione. Superare il limite:
  - fino a 4 costituisce un'*infrazione lieve*
  - per più di 4 ora ma meno di 14 ore costituisce un'*infrazione grave*
  - per più di 14 ore costituisce un'*infrazione gravissima*

- Addizionare la guida consecutiva (settimana fissa) per stabilire il totale quindicinale. Ciascun totale di due settimane (fisse) oltre le 90 ore ammesse è una violazione. Superare il limite:
  - fino a 10 ore costituisce un'*infrazione lieve*
  - per più di 10 ore ma meno di 22,5 ore costituisce un'*infrazione grave*
  - per più di 22,5 ore costituisce un'*infrazione gravissima*

Fase 2

Esaminare ciascuna registrazione per stabilire che tutte le attività dei conducenti siano state inserite, ad esempio altre mansioni o guida fuori dal campo di applicazione del regolamento. La registrazione deve comprendere il lavoro svolto prima di assumere la guida del veicolo e dopo averne ceduto il controllo. Si richiede che alla voce «altre mansioni» si registri:

- eventuale tempo definito di lavoro dall'articolo 3, bis, del regolamento (CE) n. 2002/15/CE,
- eventuale tempo trascorso alla guida di un veicolo usato a fini commerciali che non rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006,

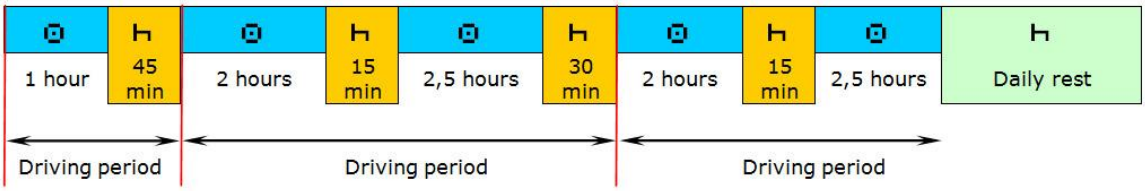
In aggiunta si richiede di registrare

- eventuali periodi di disponibilità secondo l'articolo 15, paragrafo 3, lettera c, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

a partire dal suo ultimo riposo giornaliero o settimanale.

La registrazione deve essere effettuata manualmente su un foglio apposito, una stampa oppure mediante dispositivi per l'inserimento manuale su attrezzatura per la registrazione. In caso di registrazione non continuativa il conducente deve spiegarne il motivo. Se interrogando il conducente o attraverso altre prove a disposizione del funzionario responsabile del controllo si rileva che sono state svolte attività regolamentate e non registrate, ciò rappresenta una omessa registrazione e quindi una violazione del presente articolo. Tale violazione costituisce un'*infrazione gravissima.*

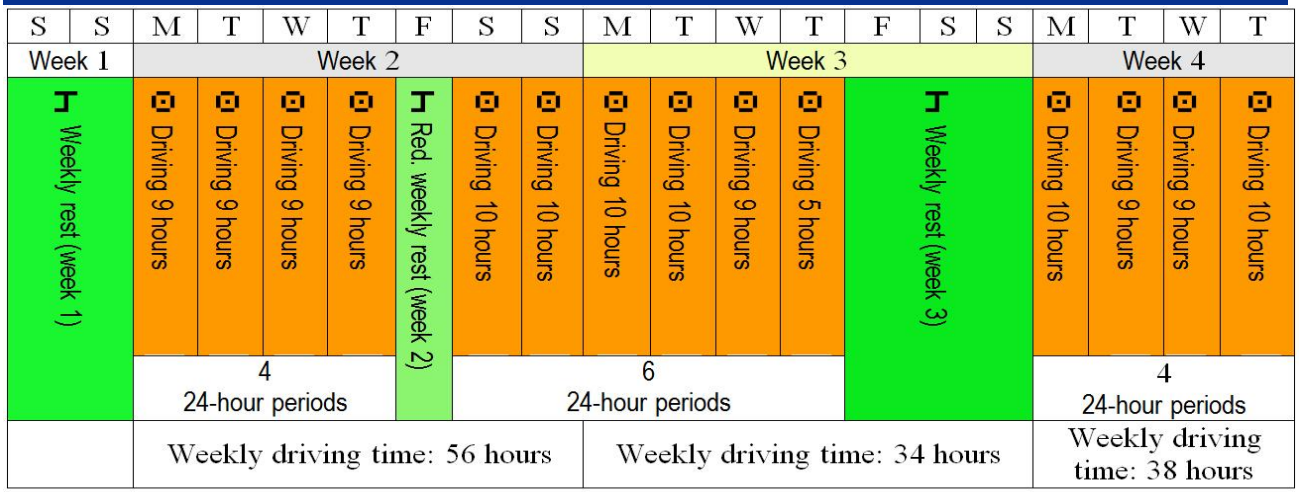
i) Esempio di giornata da 10 ore con pause gestite correttamente

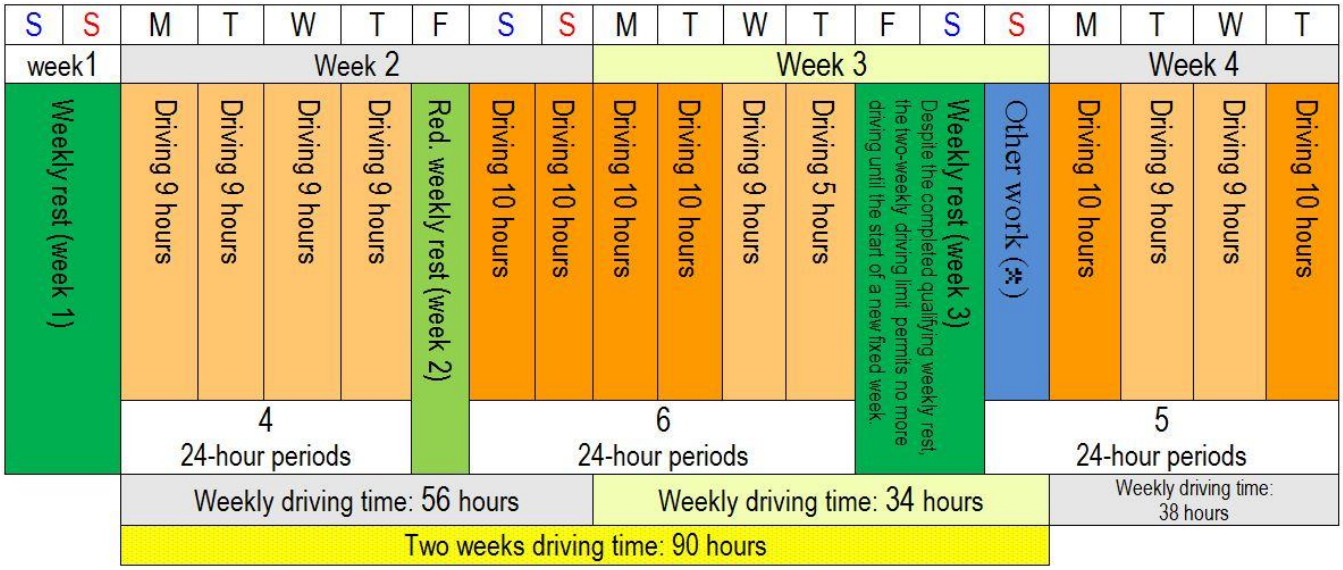


ii) Un riposo giornaliero incompleto può portare a violare il tempo di guida giornaliero.

Periodo di guida giornaliero: 17 ore e ½. [art. 4f)]

iii) Esempi di distribuzione corretta del tempo di guida e dei riposi settimanali.


S S M T W T F S S M T W T F S S M T W T
Week 1
Week 2
Week 3
Week 4
Weekly rest (week 1)
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Red. weekly rest (week 2)
Driving 10 hours
Driving 10 hours
Driving 10 hours
Driving 10 hours
Driving 9 hours
Driving 5 hours
Weekly rest (week 3)
Driving 10 hours
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Driving 10 hours
4
24-hour periods
6
24-hour periods
4
24-hour periods
Weekly driving time: 56 hours
Weekly driving time: 34 hours
Weekly driving time: 38 hours


S S M T W T F S S M T W T F S S M T W T
week1
Week 2
Week 3
Week 4
Weekly rest (week 1)
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Red. weekly rest (week 2)
Driving 10 hours
Driving 10 hours
Driving 10 hours
Driving 10 hours
Driving 9 hours
Driving 5 hours
Weekly rest (week 3)
Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week
Other work (*)
Driving 10 hours
Driving 9 hours
Driving 9 hours
Driving 10 hours
4
24-hour periods
6
24-hour periods
5
24-hour periods
Weekly driving time: 56 hours
Weekly driving time: 34 hours
Weekly driving time: 38 hours
Two weeks driving time: 90 hours

	Week 1							Week 2							Week 3							Week 4							Week 5							Week 6						
S S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Weekly rest	Driving 9 h		Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Weekly rest			Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Red. weekly rest	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 7 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Weekly rest		Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest
	3 24-hours periods					6 24-hours periods							5 24-hours periods								6 24-hours periods							5 24-hours periods							6 24-hours periods						
	Weekly driving time							Weekly driving time							Weekly driving time							Weekly driving time							Weekly driving time							Weekly driving time						
	Two weeks driving time (week 1and 2)														Two weeks driving time (week 3 and 4)														Two weeks driving time (week 5 and 6)												
								Two weeks driving time (week 2 and 3)														Two weeks driving time (week 4 and 5)																			

Note:

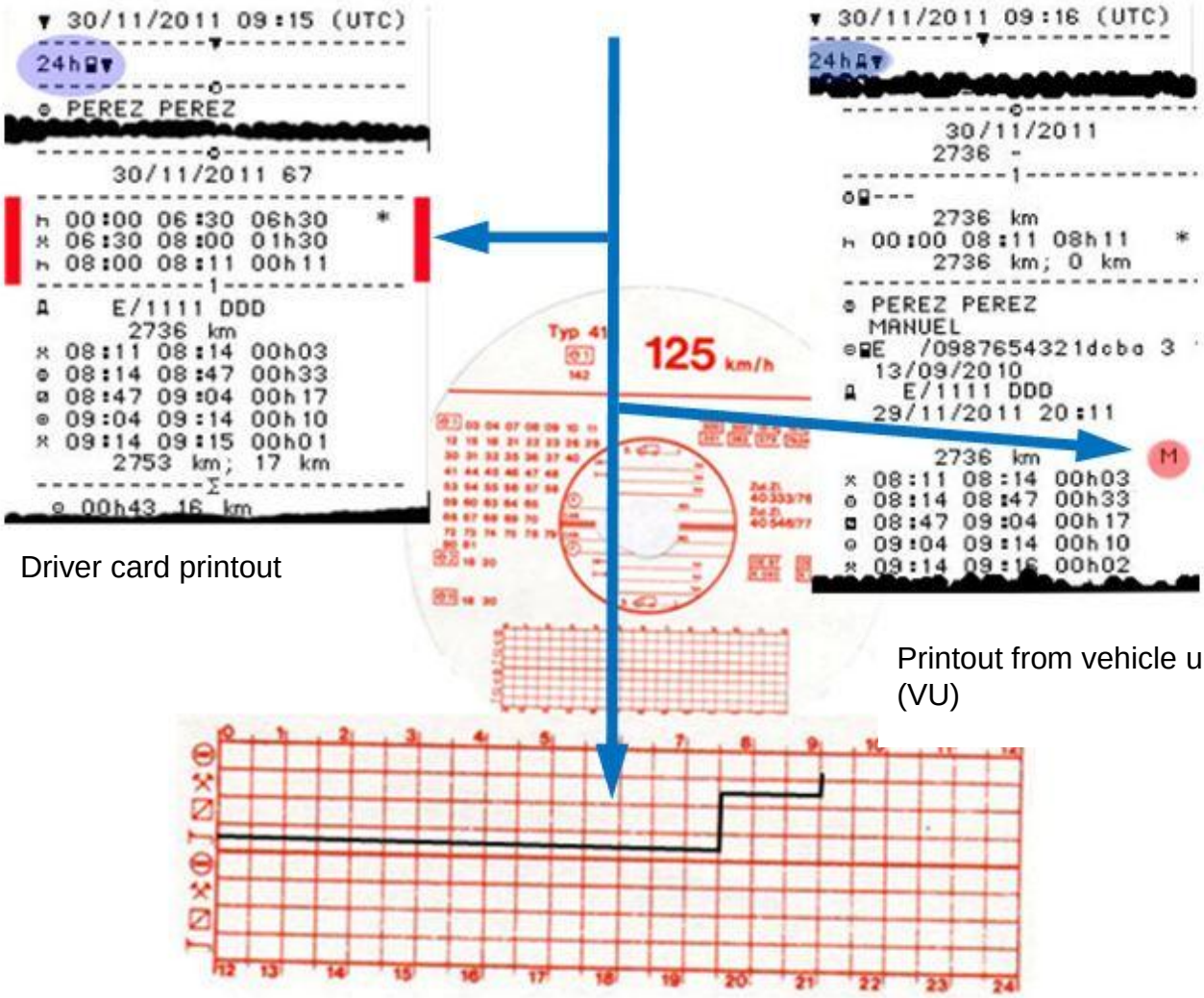
a) Gli esempi sopra mostrano che il conducente non è tenuto ad allineare il proprio schema di guida alle «settimane fisse» (cioè usare il riposo settimanale a fine settimana) e che la settimana lavorativa può avere durata variabile fino a un massimo di 6 X 24 ore (cfr. anche esenzione da «12 giorni» per conducenti di pullman, art. 8(6a)).

b) Una nuova settimana di un conducente (da non confondere con la settimana fissa) inizia al completamento di un riposo qualificante di durata sufficiente a permettere di rispettare i limiti di guida settimanali e quindicinali (fissi). Quindi se un conducente ha raggiunto il limite settimanale/quindicinale potrebbe non essere autorizzato a guidare fino all'inizio della settimana fissa successiva nonostante il riposo settimanale.

c) Inoltre la settimana di un conducente in teoria potrebbe contenere un periodo di guida legale di 58 ore pur rispettando i regolamenti sui limiti della «settimana fissa».

d) Tenere infine presente che il limite quindicinale di 90 ore si riferisce ai limiti della «settimana fissa» e, nell'esempio di cui sopra, è stato rispettato.

iii) I seguenti esempi sono attività svolte lontano dal veicolo registrate manualmente.



Driver card printout

Printout from vehicle unit (VU)

Nota:
Questo esempio mostra l'inserimento manuale sul retro di un foglio di registrazione da parte di un autista che si è riposato dalle 0000 alle 0730 per poi dedicarsi ad «altre mansioni» dalle 0730 alle 0900 dopodiché ha iniziato a guidare. A partire da quel punto il foglio di registrazione è stato inserito nell'apparecchiatura di registrazione e le attività successive sono state registrate automaticamente sul lato cerato del foglio di registrazione.

2.2.7 Articolo 7

2.2.7.1 Testo

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.

2.2.7.2 Reati

Mancata interruzione adeguata	**561- 7**

2.2.7.3 Controllo stradale

Per ciascuna registrazione, sommare il tempo di guida (iniziando dal primo periodo di guida dopo un riposo) fino a raggiungere 4 ore e ½. Tale periodo di guida deve comprendere una interruzione di 45 minuti oppure un periodo di almeno 15 minuti seguito da un ulteriore periodo di almeno 30 minuti, oppure essere seguito da tale interruzione o pause.
Nota: Il requisito di registrare le «pause» come «pause» è esplicito. Tuttavia prima di trascurare periodi di disponibilità registrati come «pause», gli agenti addetti ai controlli devono valutare se tali periodi siano stati usati solo per riposarsi o meno.

Nel caso in cui tali condizioni non siano rispettate si ha una violazione.

Se una interruzione qualificante (di almeno 45min o di 15+30min) sia presa prima di avere accumulato 4 ore e ½ di guida, si «azzera il conto» e il calcolo ricomincia. Iniziando dalla fine di ciascuna interruzione qualificante continuare a valutare i periodi di guida registrati in questo modo fin quando inizia un riposo giornaliero. Se si riscontra un'infrazione sommare i periodi di guida registrati tra interruzioni o riposi qualificanti per valutare la gravità dell'infrazione.
Se il periodo di guida accumulato prima di un riposo qualificante supera le 4,5 ore concesse:

- fino a 30 minuti costituisce un'*infrazione lieve*.
- tra 30 minuti e 1 ora e 30 minuti costituisce *un'infrazione grave*
- per più di 1 ora e 30 minuti costituisce *un'infrazione gravissima*

Questo approccio alla valutazione della conformità è stato definito dalla sentenza CGCE C116/92[8] («Charlton»)
Una interruzione di almeno 30 minuti seguita da un'altra di almeno 15 minuti non è una interruzione qualificante. Per lo stesso principio, un conducente che fa, per esempio, una interruzione di 25 minuti durante e un'altra alla fine di un periodo di guida da 4 ore ½ non rientra nella categoria. La interruzione non rispetta il regolamento nonostante duri 50 minuti, 5 minuti in più del requisito.
Pause di meno di 15 minuti non vanno a costituire una interruzione qualificante ma non sono da considerare guida o altre mansioni.

Nota: Ci sono solo tre casi in cui il tempo trascorso in viaggio si considera «riposo» o «interruzione». Il primo è quando un conducente accompagna un veicolo trasportato su traghetto o treno. In tal caso il conducente può riposarsi o fare la propria interruzione posto che abbia accesso a una brandina o cuccetta. Se non è così, non è possibile usare il periodo di riposo, ma la disponibilità potrebbe essere considerata una interruzione.
Il secondo caso si ha quando un veicolo ha un equipaggio con più di un conducente. In tale situazione un membro dell'equipaggio disponibile alla guida se necessario e seduto a fianco del conducente del veicolo registra un «periodo di disponibilità».
Il terzo caso infine si registra quando il veicolo è guidato da più di un conducente. Se un secondo conducente, a disposizione per guidare il veicolo quando necessario, è seduto accanto al conducente del veicolo e non assiste attivamente il conducente nella guida del veicolo, un periodo di 45 minuti del «tempo di disponibilità» di tale secondo conducente può essere considerato come «interruzione».

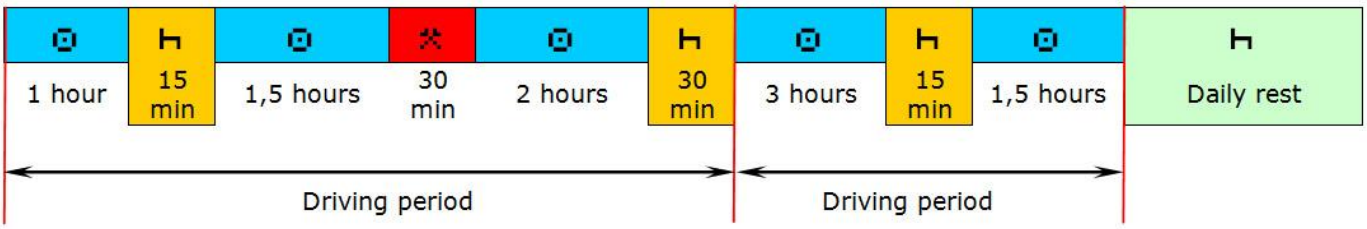
Periodi di guida «fuori dal campo di applicazione» devono essere esclusi da questi calcoli, tuttavia si richiede agli agenti addetti ai controlli di cercare la validazione della registrazione di queste attività.

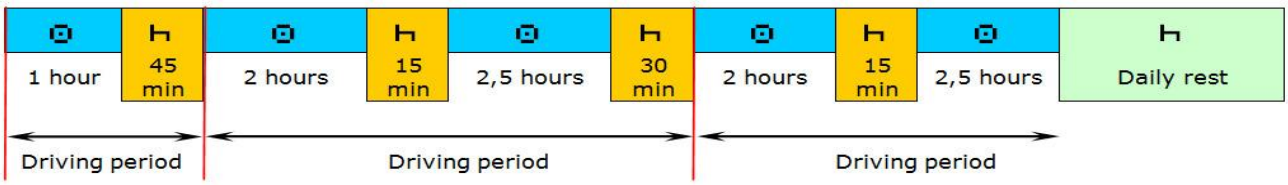
In caso di incertezza fare riferimento al caso Charlton (rif: C116/92) riguardante il calcolo dei requisiti per le pause.

Nota: il regolamento (CE) n. 561/2006 mira a correggere un'anomalia nel regolamento (CEE) n. 3820/85 secondo cui era possibile guidare per quasi 9 ore con una interruzione di soli 15 minuti del periodo, che è stato quindi diviso in 15+30. Tale soluzione viola questa intenzione quindi deve essere considerata un'infrazione seppure apparentemente lieve.
Altre violazioni di questo requisito possono sembrare di natura banale, specialmente se le pause accumulate superano la quantità prevista ma non rispettano altri criteri. Tuttavia gli agenti addetti ai controlli devono far valere il regolamento che non può essere adattato e modificato in funzione delle necessità operative. Ciononostante, casi isolati di questo tipo meritano di essere trattati con una certa dose di pragmatismo.

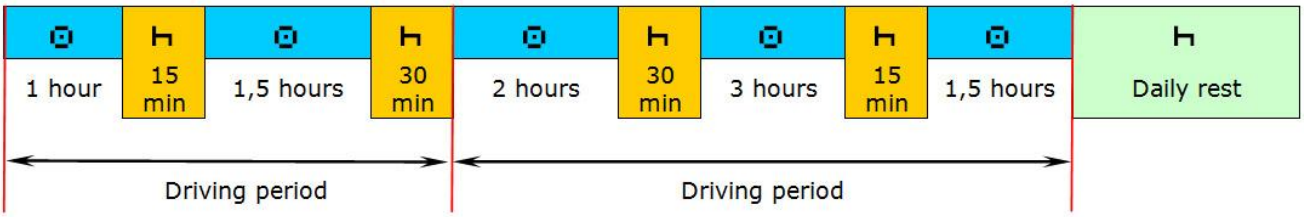
Esempi:

i) pause gestite correttamente





ii) pause gestite non correttamente

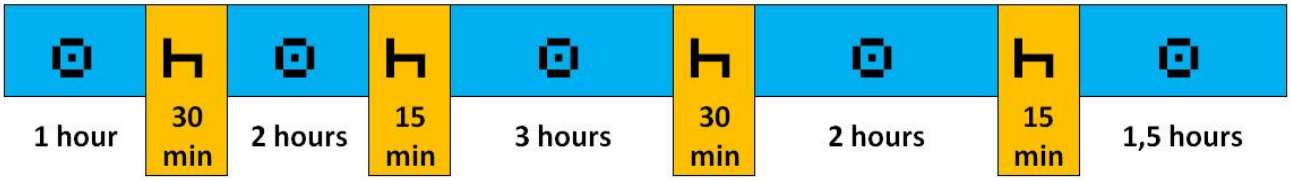


Il secondo periodo di guida comprende pause registrate di 45 minuti

a) dopo un totale di 5 ore di guida e

b) i 45 minuti non sono distribuiti nel modo previsto.

Questa distribuzione illustra l'anomalia di troppe pause distribuite male durante il periodo di guida in violazione del regolamento. (Se il conducente non avesse utilizzato l'interruzione di 30 min. nel primo periodo di guida non vi sarebbe violazione, cfr. esempio i) secondo grafico). Gli agenti addetti ai controlli possono considerare tali infrazioni di natura tecnica e lieve, quindi limitarsi a un'ammonizione piuttosto che a una penale.



Nell'esempio di cui sopra, si è guidato per 6 ore prima di una interruzione qualificante.

2.2.8 Articolo 8

2.2.8.1 Testo

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.
2. 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.
6bis. In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri, quale definito nel 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 (11), può rinviare il suo periodo di riposo settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:
a) il servizio abbia una durata di almeno 24 ore consecutive in uno Stato membro o in un paese terzo a cui si applica il presente regolamento diverso da quello in cui il servizio ha avuto inizio;
b) dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:
i) due regolari periodi di riposo settimanale; oppure
ii) un periodo regolare di riposo settimanale ed un periodo ridotto di riposo settimanale di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un equivalente periodo di riposo ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;
c) dopo il 1° gennaio 2014, il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conformemente ai requisiti dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85; nonché
d) dopo il 1° gennaio 2014, in caso di guida tra le 22:00 e le 6:00, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di cui all'articolo 7 sia ridotto a tre ore.
6bis. La Commissione sorveglia con attenzione il ricorso a detta deroga al fine di garantire che siano rispettate condizioni molto rigorose di sicurezza stradale, in particolare controllando che il tempo di guida complessivamente accumulato durante il periodo coperto dalla

deroga non sia eccessivo. Entro il 4 dicembre 2012, la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze della deroga per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli aspetti sociali. Qualora lo ritenga opportuno, la Commissione propone le relative modifiche al presente regolamento.
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.

2.2.8.2 Reati

Periodo di riposo giornaliero insufficiente.	**561- 8-2**
Periodo di riposo giornaliero insufficiente (DM)	**561- 8-5**
Mancato riposo settimanale sufficiente.	**561- 8-6**

2.2.8.3 Controllo stradale

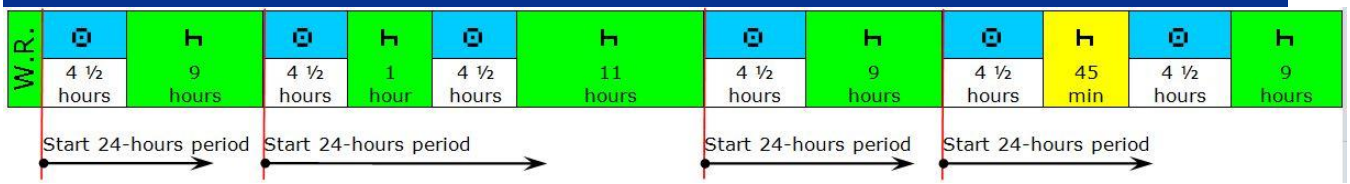
Per eseguire un controllo di conformità è necessario esaminare le registrazioni del tachigrafo, (o i dati digitali) in modo da identificare i periodi di riposo che possono contribuire o rappresentare riposi qualificanti (11, 3+9 o 9 ore). In aggiunta si devono identificare i periodi di riposo qualificanti (24 ore, 45 ore).

Gli agenti addetti ai controlli devono sapere che eventuali periodi di riposo superiori a 9 ore possono comprendere un riposo giornaliero ridotto più la compensazione (cfr. «regole sul riposo settimanale»), quindi accertarsene col conducente prima di valutare la conformità.

I periodi di riposo giornalieri e settimanali non si possono svolgere in un veicolo in movimento.

Regole sul riposo giornaliero: un nuovo periodo di 24 ore inizia quando si riprende l'attività dopo un periodo di riposo giornaliero o settimanale **qualificante**.

Un conducente è tenuto a completare un periodo di riposo regolare (almeno 11 ore **oppure** 3+9 ore) o un periodo di riposo giornaliero limitato (almeno 9 ore ma meno di 11 ore) entro le 24 ore.



Queste sono le durate minime qualificanti per il riposo; i conducenti possono superare tali orari ma la quantità minima di riposo **deve rientrare entro le 24 ore dall'entrata in servizio**.
Un conducente può avere completato il proprio riposo giornaliero richiesto prima che scadano le 24 ore, a quel punto comincia il periodo di 24 ore successivo.
Tra i periodi qualificanti per il riposo settimanale, un conducente può sostituire un riposo giornaliero regolare con uno limitato per non più di tre volte. Se si supera tale limite, si commette un reato relativo al riposo giornaliero in ciascuna circostanza (salvo le tre occasioni previste) quando si riposa per meno di 11 ore.
Un periodo di riposo giornaliero qualificante (cioè un riposo di durata sufficiente e completato entro 24 ore dal termine del periodo di riposo giornaliero o settimanale precedente) può essere prolungato per risultare come periodo di riposo settimanale. In questo modo a un conducente non si richiede di usufruire del riposo giornaliero e settimanale alla fine di una settimana.

Multipresenza: Quando l'equipaggio è composto da più di un conducente si applicano regole diverse. A ciascun conducente si chiede di completare un periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore entro 30 ore da quando è entrato in servizio dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero. Per usufruire di tale deroga ci devono essere almeno due conducenti disponibili a bordo del veicolo tranne che nella prima ora (aggregata) quando un conducente può essere solo. Non è necessario che siano gli stessi due conducenti a bordo per tutto il viaggio (cfr. grafici). Nota bene: non si può utilizzare il riposo giornaliero su un veicolo in movimento.
Nota: Le registrazioni del tachigrafo (se tenute correttamente) mostrano se un conducente abbia guidato come parte di un equipaggio. Sui fogli di registrazione analogici si registrano i periodi di disponibilità e le pause in un veicolo in movimento e un registro digitale contiene un indicatore dell'«equipaggio».

Le violazioni di questo regolamento si rilevano esaminando ciascun periodo di 24 ore (o di 30 ore in caso di multipresenza) di attività registrata dall'entrata in servizio dopo un riposo giornaliero o settimanale per verificare la durata del riposo continuativo sfruttato. La durata di tale periodo di attività del conducente determina la gravità dell'infrazione.

I periodi di riposo insufficienti si suddividono nelle seguenti categorie:

Casi in cui un periodo giornaliero di riposo regolare (11 ore) è ridotto (applicabile solo se non è ammesso un riposo giornaliero ridotto):

- fino a 1 ora – *infrazione lieve*
- di più di 1 ora ma meno di 2,5 ore – *infrazione grave*
- di più di 2,5 ore – *infrazione gravissima*

Casi un cui un periodo di riposo giornaliero regolare (se ammesso) o un riposo per un multipresenza è ridotto:

- fino a 1 ora – *infrazione lieve*
- di più di 1 ora ma meno di 2 ore – *infrazione grave*
- di più di 2 ore – *infrazione gravissima*

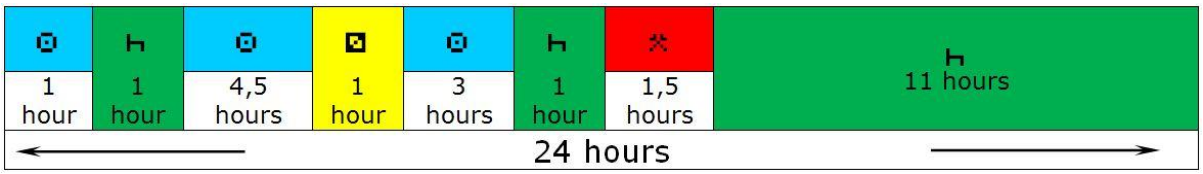
Casi in cui una porzione di 9 di un riposo giornaliero frazionato è ridotta:

- fino a 1 ora – *infrazione lieve*
- di più di 1 ora ma meno di 2 ore – *infrazione grave*
- di più di 2 ore – *infrazione gravissima*

Nota: Il riposo giornaliero interrotto può squalificare il periodo di riposo (cfr. art 9, paragrafo 1, nel caso di circostanze in cui un periodo di riposo può essere interrotto).

Periodo di riposo giornaliero frazionato.

Periodo di riposo giornaliero regolare.



Periodo di riposo giornaliero ridotto.

Giornata del conducente inferiore a 24 ore

Violazioni successive del riposo giornaliero
Il disposto dell'articolo non è chiaro su quale sia il punto di partenza, a seguito di violazioni dei requisiti sul riposo giornaliero, per la valutazione della conformità continua rispetto alle regole in materia.
Il servizio giuridico della Commissione dell'Unione europea ha indicato che, se i soggetti preposti all'attuazione delle norme hanno a che fare con periodi di attività successivi a un riposo giornaliero o settimanale durante il quale i conducenti riposano per meno di 7 ore e, al fine di identificare e sanzionare tutte le infrazioni rilevanti, essi dovrebbero:

- suddividere la durata dell'attività di cui sopra in periodi consecutivi «teorici» di 24 ore (come permette il disposto dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio) e
- applicare le regole usuali sugli orari di guida e sui riposi giornalieri a ciascuna di queste 24 ore.

Per essere in linea con la decisione attuativa della Commissione che regolamenta il calcolo del tempo di guida (cfr. 2.2.6.3), sette ore di riposo dovrebbero dare inizio al successivo periodo di 24 ore. Tuttavia rimarrebbe senza dubbio una violazione del periodo di riposo quotidiano.

Regole sul riposo settimanale

Un riposo settimanale secondo l'articolo 4 può essere un riposo settimanale regolare di almeno 45 ore o un riposo settimanale ridotto che dura almeno 24 ore (ma meno di 45).
A un conducente si richiede di iniziare un periodo di riposo settimanale non meno di 144 ore (6X24) dal completamento del precedente periodo di riposo settimanale qualificante.
In due «settimane fisse» consecutive (lun-dom), un conducente deve utilizzare (o iniziare):

- due riposi settimanali regolari (minimo 45 ore); oppure
- un riposo settimanale regolare (minimo 45 ore) e un riposo settimanale ridotto (minimo 24 ore).

Nota: Questo numero di riposi settimanali è un requisito minimo e si possono prendere altri riposi settimanali qualificanti in aggiunta a tale requisito minimo.
Le riduzioni nel numero di riposi settimanali devono essere compensate utilizzando la riduzione **in blocco** come riposo, **attaccata a un periodo di riposo di almeno 9 ore** prima che termini la **terza settimana seguente a quelle in cui c'è stata la riduzione**.

Un periodo di riposo settimanale che comprende due settimane può essere conteggiato in una qualsiasi ma non in entrambe.
Un periodo di riposo che dura almeno 69 ore può essere considerato come due riposi settimanali consecutivi (in settimane fisse separate) a patto che non si violi la regola delle 6x24(144) ore prima o dopo il periodo in oggetto.

Un controllo di conformità eseguito da un esaminatore deve comprendere le seguenti fasi:

1: Iniziando con le informazioni (i dati) più vecchi prodotti, individuare due periodi di riposo settimanali (45 + 45, 45 + 24 or 24 + 45) tra due settimane fisse successive. Se non ci sono due periodi di riposo settimanali qualificanti, significa che è stata identificata una violazione.

2: Se ci sono sufficienti periodi di riposo settimanali, stabilire che non siano trascorse più 6 X 24 ore tra due periodi di riposo settimanali successivi. Se così non fosse, si ha una violazione.
Andare poi avanti di una settimana e iniziare di nuovo il calcolo dalla fase 1.

3: Nel caso di un controllo presso gli uffici della ditta, è possibile una valutazione realistica del rispetto dei requisiti di compensazione. Su strada, tuttavia, tali controlli sono limitati a causa del numero ridotto di registrazioni da presentare.

Nota: Non è sufficiente un semplice controllo che il divario tra i riposi settimanali qualificanti non superi le 6 X 24 ore.

Quando un periodo di riposo è stato utilizzato durante una settimana fissa ma risulta essere di durata insufficiente a rispettare i requisiti del regolamento si ha anche una violazione.

Una riduzione del riposo settimanale ridotto (se ammesso):

- fino a 2 ore costituisce un'*infrazione lieve*
- per più di 2 ore ma meno di 4 ore costituisce un'*infrazione grave*
- per più di 4 ore costituisce un'*infrazione gravissima*

Una riduzione del riposo settimanale regolare:

- fino a 3 ore costituisce un'*infrazione lieve*
- per più di 3 ore ma meno di 9 ore costituisce un'*infrazione grave*
- per più di 9 ore costituisce un'*infrazione gravissima*

Nel controllare la conformità ai requisiti di compensazione un funzionario dovrebbe cercare di stabilire quando è stata usata la compensazione per il riposo settimanale ridotto, interrogando l'azienda o il conducente.

Per stabilire se la regola riguardante «la terza settimana seguente, ecc.», è stata rispettata, è necessario determinare a quale settimana il riposo settimanale sia assegnato (cfr. sopra). Il mancato rispetto dei requisiti di compensazione per quanto riguarda un riposo settimanale ridotto rende quel riposo settimanale insufficiente, quindi rappresenta una violazione.

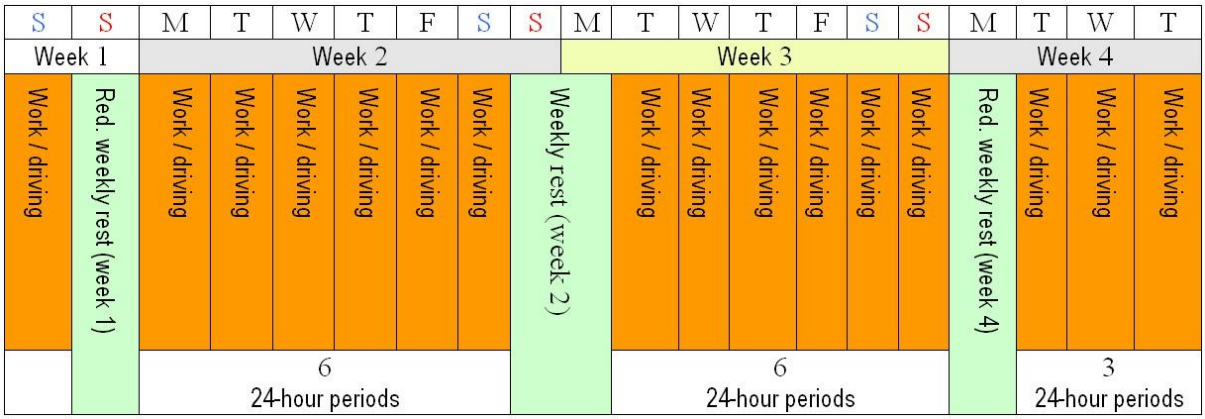
Un controllo di conformità sulla multipresenza richiede un esame delle registrazioni di tutti i conducenti insieme (se possibile) al fine di verificare che le condizioni di deroga per la multipresenza siano state rispettate. Nel caso in cui siano disponibili le registrazioni di un solo conducente, è possibile comunque un'ispezione limitata sulla base del periodo di 30 ore.

Un riposo settimanale di lunghezza insufficiente può essere diviso in due periodi di riposo settimanali qualificanti attribuiti a due settimane fisse, ad esempio un periodo settimanale di almeno 69 ore iniziato alle 1800 di un venerdì.

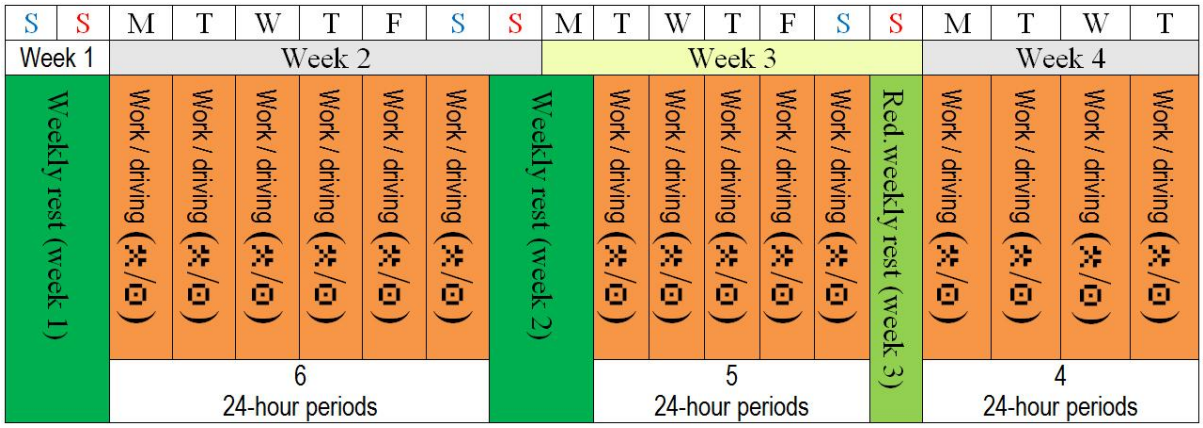
Il regolamento non vieta di usare un periodo di riposo settimanale a bordo di un treno o di un traghetto, a patto che il conducente abbia accesso a una brandina o a una cuccetta.

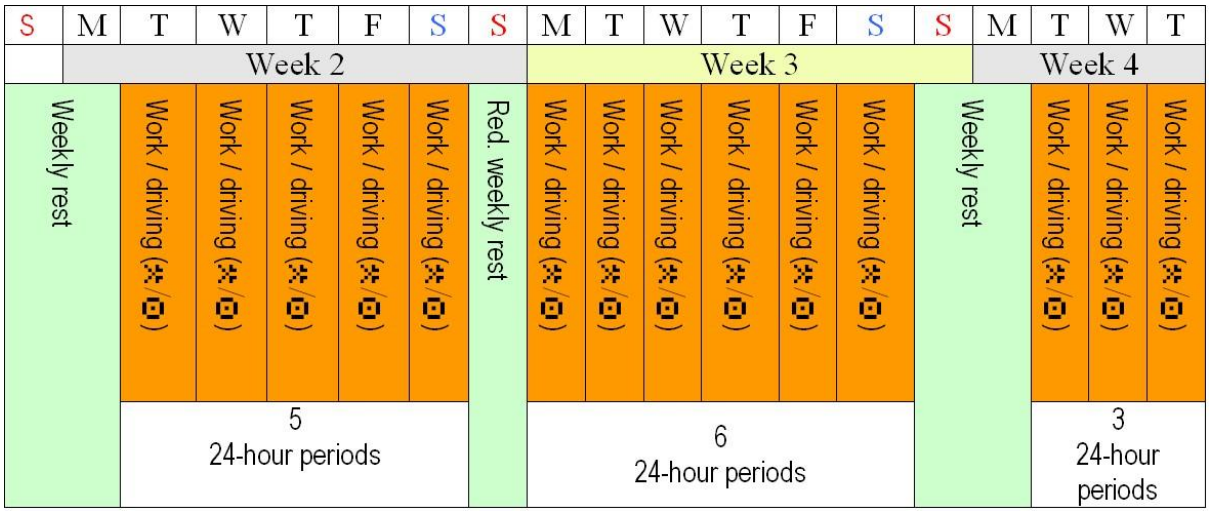
Permettendo specificamente di usufruire di un periodo di riposo settimanale ridotto (24 ore) in un veicolo adeguatamente attrezzato, il regolamento pare escludere la possibilità di usufruire dei riposi settimanali regolari a bordo di un veicolo. In realtà questa norma è applicata di rado, in quanto in regolamento inoltre non esclude da questa concessione i periodi di riposo che comprendono un riposo settimanale ridotto più la compensazione per il riposo settimanale ridotto pregresso.

Esempio di riposo settimanale usato non correttamente: Nelle due settimane tra las settimana 2 e la settimana 3 c'è solo un periodo di riposo settimanale.

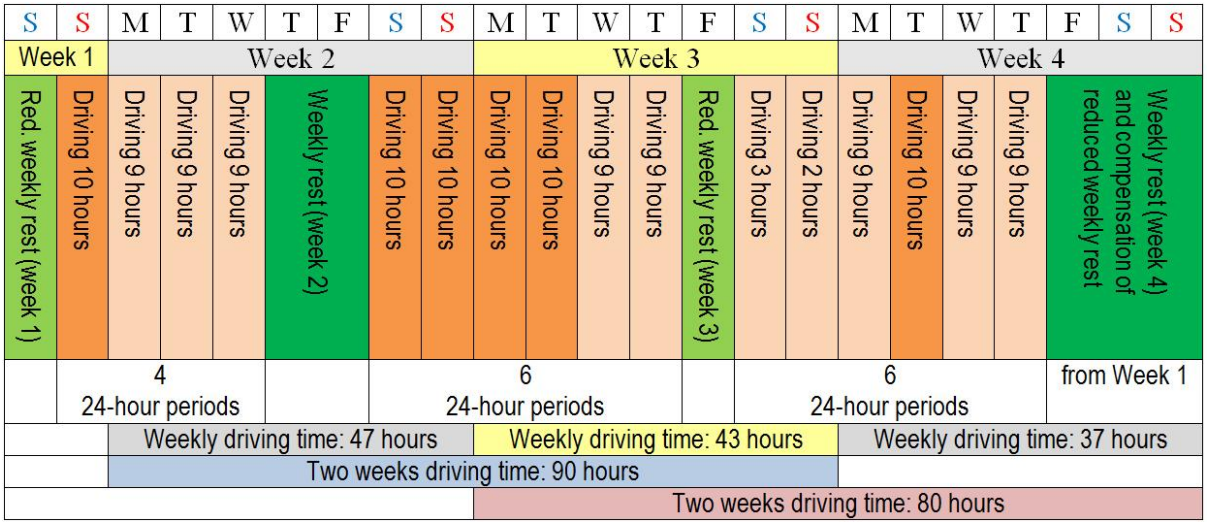


Riposo settimanale usato correttamente:

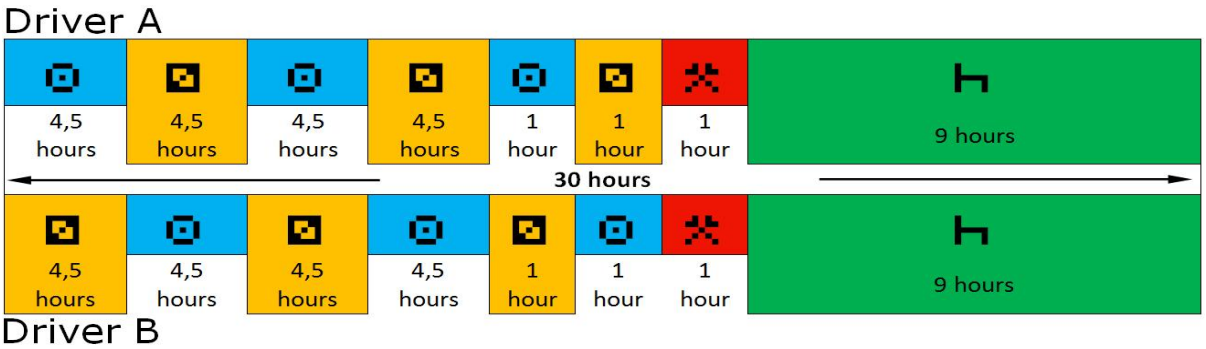




Compensazione riposo settimanale:

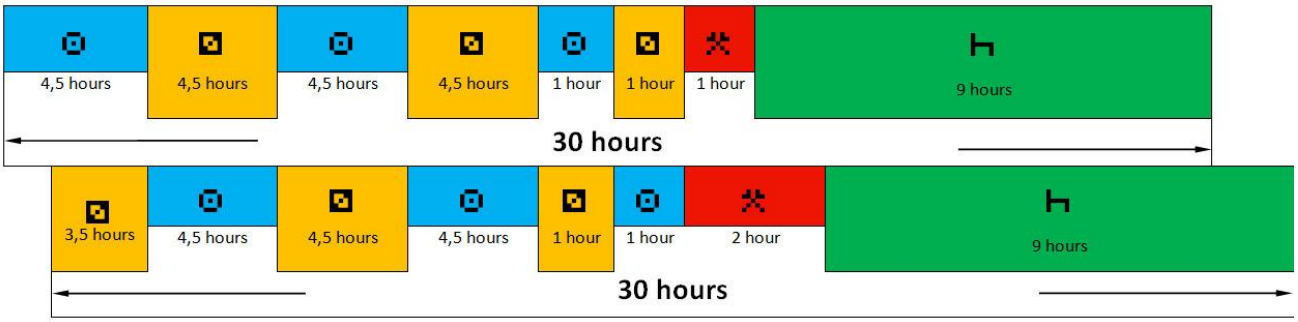


Esempi di multipresenza: I seguenti esempi mostrano possibili distribuzioni delle attività dei conducenti che fanno parte dell'equipaggio ai sensi del presente regolamento.



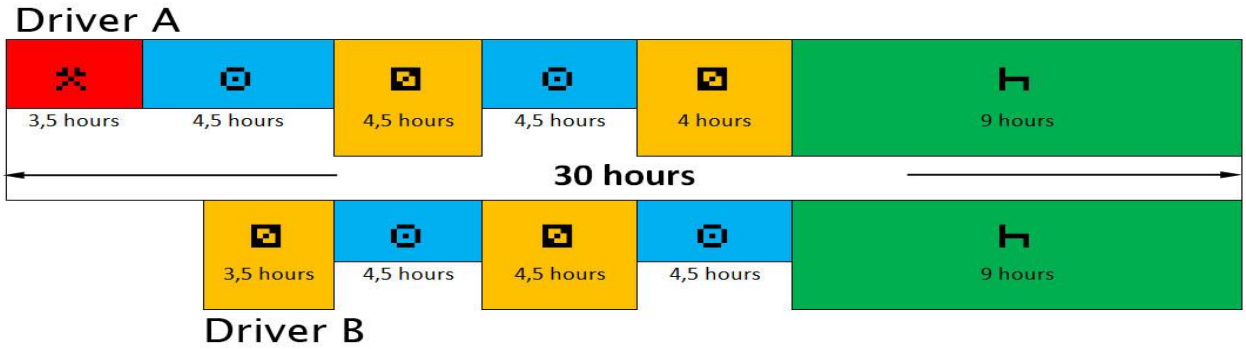
Il caso illustrato di seguito, col conducente A da solo alla guida per 1 ora prima che arrivi il conducente B, è ammissibile in base alle disposizioni in materia di multipresenza.

Conducente A

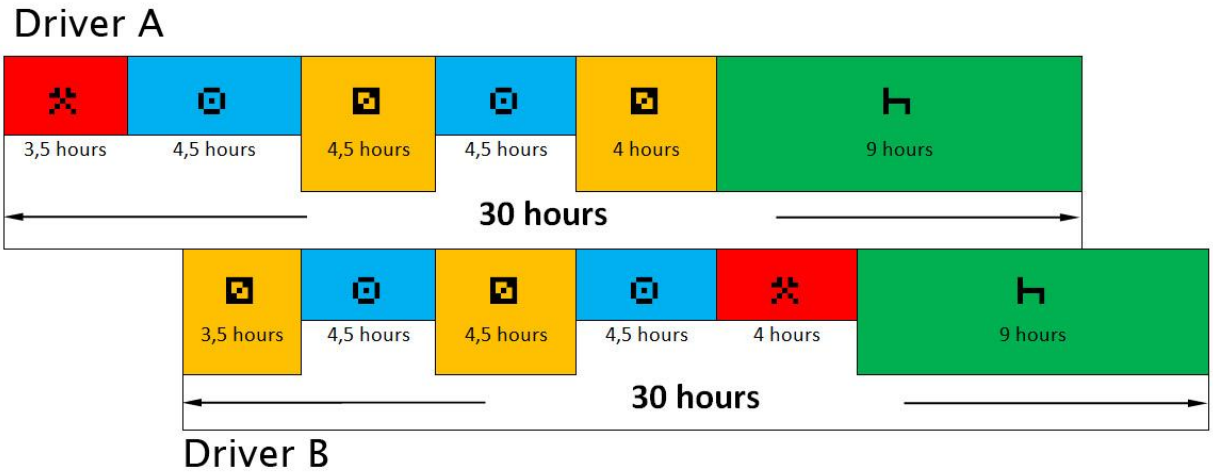


Conducente B

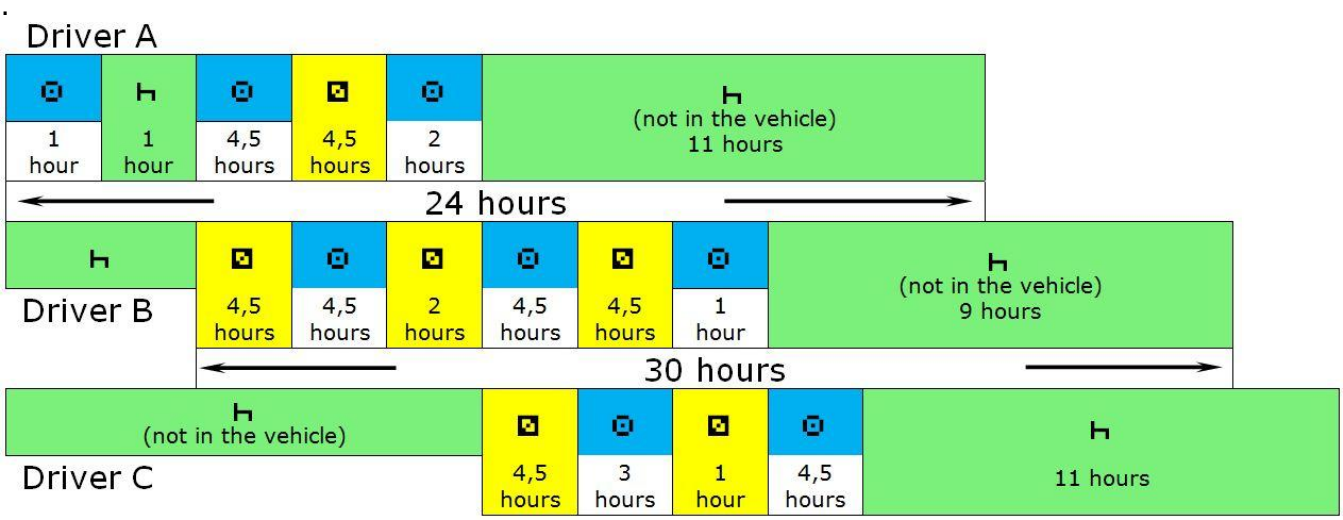
In questo caso il conducente A ha svolto «altre mansioni» per 3 ore e ½, dopodiché ha iniziato a guidare e un'ora più tardi è arrivato il conducente B. Ciò è ammesso per la multipresenza. Si consideri tuttavia che se il viaggio in multipresenza dovesse riprendere, il conducente A non può ricominciare a guidare prima che il conducente B abbia completato il riposo quotidiano. Il conducente A potrebbe dedicarsi ad altre mansioni per 1 ora.



Allo stesso modo è ammissibile la seguente distribuzione di attività.



Questo esempio mostra il caso di un veicolo con tre conducenti. Solo il conducente B può avvalersi della deroga per la multipresenza. Nota: non si può utilizzare il riposo giornaliero su un veicolo in movimento.



2.2.8.4 «Regola dei 12 giorni»

L'articolo 8, paragrafo 6a, del regolamento (CE) n. 561/2006 è stato emendato dall'articolo 29 del regolamento (CE) n. 1073/2009 inserendo una deroga per conducenti impegnati in viaggi internazionali unici che possono posporre il proprio periodo di riposo settimanale fino al termine del dodicesimo giorno. Si richiede inoltre che il conducente prenda un periodo di riposo regolare di 45 ore prima del viaggio, in aggiunta almeno a un periodo di riposo regolare e a uno settimanale ridotto successivi una volta completato il viaggio, in effetti per 69 ore.
Si tratta di una deroga ai requisiti sul riposo settimanale regolare (articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 561/2006). Perché il conducente sia autorizzato a posporre il riposo settimanale, devono essere rispettati **tutti** i requisiti.
Nel caso in cui non si rispettino tali requisiti, il conducente deve utilizzare un riposo settimanale regolare secondo l'articolo 8(6), quindi eventuali reati si riferiranno al riposo settimanale.

2.2.8.5 Interruzioni di emergenza dei periodi di riposo

Normalmente un periodo di riposo giornaliero o settimanale interrotto rappresenta una violazione (fatta salva la regola «traghetto»). In una situazione di emergenza, o dietro istruzioni della polizia o di altre autorità, è accettabile che un conducente interrompa il proprio periodo di riposo per qualche minuto per poter riposizionare o spostare il veicolo (cfr. allegato nota di orientamento 3). Tale interruzione deve essere registrata, se necessario a mano, con un'annotazione da parte dell'autorità competente e non è da ritenere un reato.

2.2.9 Articolo 9

2.2.9.1 Testo

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».*

2.2.9.2 Reati

Periodo di riposo giornaliero insufficiente.	**561- 8-2**
Mancata registrazione	**561- 6-5**

2.2.9.3 Controllo stradale

1. Questa deroga permette a un conducente di interrompere un riposo giornaliero regolare (11 ore o 3+9 ore) per un massimo di **due volte** quando accompagna un veicolo su un treno o traghetto. La durata totale di queste due interruzioni non può essere superiore a 1 ora.

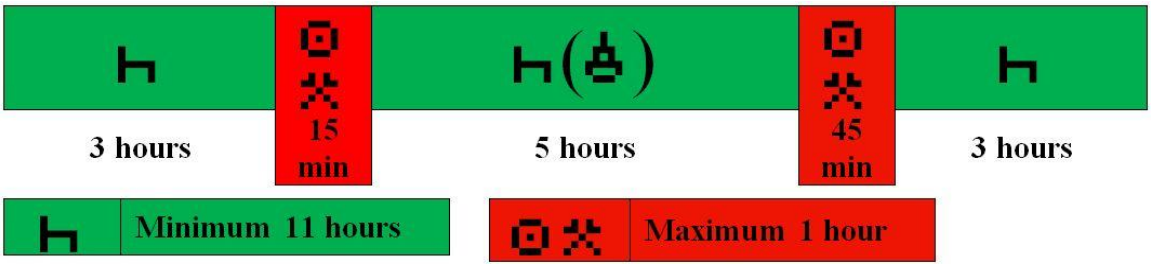
2. Durante una qualsiasi parte di tale riposo frazionato il conducente deve avere accesso a una brandina o cuccetta.

3. Per verificare il rispetto dettagliato di questa deroga, identificare il periodo di riposo giornaliero interrotto e controllare che la sua durata cumulativa non superi 1 ora e che le parti che compongono i periodi di riposo interrotti insieme costituiscano un riposo quotidiano regolare.

Gli agenti addetti ai controlli devono anche richiedere un biglietto del treno o traghetto per validare la deroga, tenendo però presente che le compagnie non sempre li rilasciano.

Se tali condizioni sono violate si ha un **reato relativo al riposo giornaliero** (cfr. articolo 8) che permane finché non sia stato usato un riposo giornaliero qualificante. (Cfr. anche allegato nota di orientamento 6)

L'esempio di seguito mostra come un riposo giornaliero regolare sia interrotto per imbarcarsi e scendere da un traghetto facendo uso di questa deroga:



Nota: La guida svolta durante tale interruzione, secondo il regolamento, non si può applicare al periodo di guida giornaliero prima e dopo il riposo giornaliero interrotto, tuttavia vale ai fini del conteggio dei limiti di guida sia settimanali sia quindicinali. La compensazione del riposo settimanale si può aggiungere a un riposo giornaliero usato in questo modo.

Sotto: Interruzione (traghetto) di un riposo frazionato:

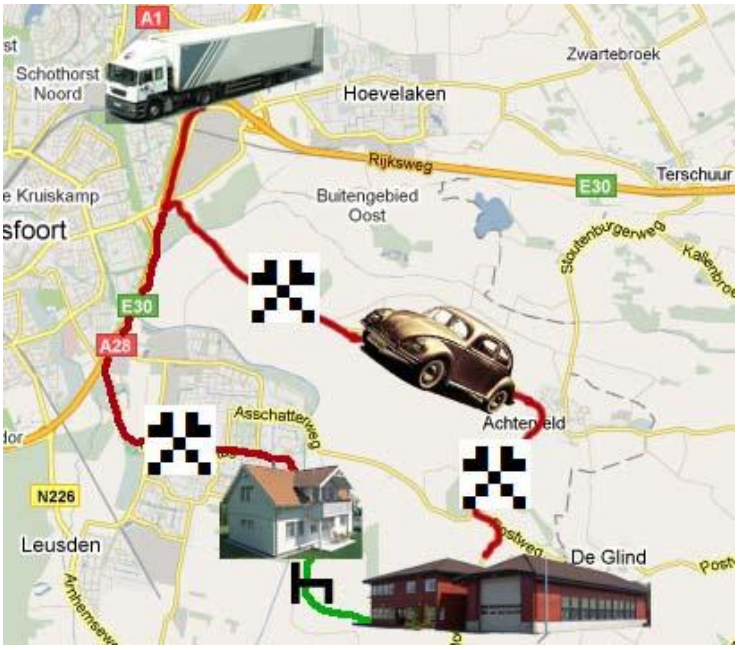
Nota: Tenere presente che tali interruzioni non sono ammissibili quando un riposo giornaliero di 9 ore è utilizzato durante un viaggio in multipresenza. Per avvalersi di tale deroga, i conducenti che compongono l'equipaggio devono usufruire di un riposo giornaliero **regolare** di almeno 11 ore.

4. Un conducente che si reca in un determinato luogo, diverso dalla sede operativa del datore di lavoro, indicatogli dal datore di lavoro stesso per assumere la guida di un veicolo con tachigrafo adempie a un obbligo nei confronti del datore di lavoro e quindi non è libero di disporre del proprio tempo. Pertanto il tempo impiegato per recarsi o lasciare un luogo che non sia la casa del conducente o la sede operativa del datore di lavoro e in cui il conducente assume o lascia il controllo di un veicolo all'interno del campo di applicazione, indipendentemente dal fatto che il datore di lavoro abbia dato

istruzioni su quando e come viaggiare o se tale decisione sia stata presa dal conducente, deve essere registrato come «altre mansioni» (rif. CGCE 124/09[9]).

Inoltre il tempo trascorso dal conducente alla guida di un veicolo fuori dal campo di applicazione per recarsi o lasciare un luogo che non è la normale sede operativa del suo datore di lavoro o casa del conducente e dove il conducente deve assumere il controllo di un veicolo all'interno del campo di applicazione del regolamento deve essere registrato come «altre mansioni». (Cfr. altresì nota di orientamento 2)

5. Questo significa, in teoria, che un conducente che complete la propria giornata di lavoro lontano dal proprio consueto posto di lavoro non può dedicarsi ad altre attività, come guidare per tornare a case, senza registrarle altrimenti commette una violazione.



Nel caso in cui si sospetti che siano state svolte ma non registrate attività rientranti nel campo di applicazione, è opportuno interrogare il conducente per chiarire esattamente che lavoro abbia svolto durante tali periodi di tempo.

Le registrazioni secondo cui un conducente ha completato il proprio lavoro in un luogo per poi riprenderlo altrove il giorno successivo possono indicare un'omessa registrazione delle attività secondo questo articolo.

I conducenti che assumono il controllo di un veicolo lontano dalla propria casa o sede consueta di occupazione devono essere interrogati riguardo al viaggio per prendere il veicolo in modo da stabilire se il conducente abbia omesso di registrare tutte le attività.

L'omessa registrazione di attività rientranti nel campo di applicazione infrange il regolamento (CEE) n. 3821/85 ed è considerata *un'infrazione gravissima*.

2.2.10 Articolo 10

2.2.10.1 Testo

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.

2.2.10.2 Reati

Reato da parte dell'operatore nel garantire la presenza di dati dal tachigrafo.

2.2.10.3 Controllo stradale

Questo articolo impone alcuni obblighi agli operatori. I reati descritti in dettaglio nei paragrafi 1.2 e 4 non si possono realisticamente rilevare o investigare durante controlli stradali, per cui è opportuno occuparsene mediante controlli negli uffici dell'operatore dove presumibilmente si troveranno le evidenze necessarie. Nel caso in cui si sospetti un dolo di portata maggiore per quanto riguarda le operazioni di trasporto transfrontaliero, è buona prassi inoltrare eventuali informazioni per conoscenza alle autorità competenti nello Stato membro «di origine».

Per quanto riguarda il reato di cui al paragrafo 3 («responsabilità dell'operatore»), è necessario fare riferimento al diritto nazionale di ciascuno Stato membro.

È possibile che il diritto nazionale imponga limitazioni pratiche alla capacità dell'ente di applicazione di perseguire un ente straniero per questi tipi di reato regolamentare.

Tuttavia le informazioni raccolte durante i controlli su strada possono essere utili per identificare gli operatori sui cui è opportuno indagare.

Il reato di cui al paragrafo 5 riguarda gli obblighi di un operatore di scaricare e mettere in sicurezza i dati digitali ed è quindi rilevante principalmente durante le indagini sulla ditta.

2.2.11 Articolo 11

2.2.11.1 Testo

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.

2.2.11.2 Reati

Nessuno

2.2.11.3 Controllo stradale

Sebbene gli Stati membri siano liberi di imporre limiti più severi di quelli previsti dal presente regolamento, i regolamenti (CE) 561/2006 e (CEE) 3821/85 si applicano in ogni caso ai viaggi internazionali.

I controlli regolari devono comunque essere svolti su conducenti/veicoli in viaggi internazionali.

I controlli applicativi negli Stati membri che prevedono un regime più severo per i viaggi nazionali devono essere svolti nel rispetto della legislazione nazionale.

2.2.12 Articolo 12

2.2.12.1 Testo

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.

2.2.12.2 Reati

Nessuno (sebbene ciò possa variare a seconda delle norme nazionali), tuttavia, se l'esenzione non è correttamente applicata dal conducente, valgono i reati di cui agli articoli da 6 a 9.

2.2.12.3 Controllo stradale

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni dell'Unione europea nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone (compresi i passeggeri), del veicolo o del suo carico.

I conducenti devono annotare la ragione della partenza sul retro delle proprie registrazioni sul tachigrafo (in caso di registri analogici) oppure su una stampa o su un foglio temporaneo (se si usa un tachigrafo digitale), al massimo una volta raggiunto il punto di sosta adatto.

Secondo la sentenza CGCE C-235/94[10], tale esenzione si applica sono in casi dove divenga inaspettatamente impossibile rispettare le regole sulle ore dei conducenti nel corso di un viaggio. In altre parole non sono ammesse violazioni pianificate delle regole. Questo significa che quando si verifica un evento inaspettato sta al conducente decidere se sia necessario deviare dalle regole. Nel far questo il conducente deve tenere conto della necessità di garantire la sicurezza sulla strada.

Gli agenti addetti ai controlli devono:

- verificare l'esatta natura dell'evento che ha condotto il conducente a far uso delle disposizioni del presente articolo; ricordare gli esempi specifici contenuti nella **nota di orientamento 1;**
- controllare che l'esenzione sia stata validata nei registri;
- assicurarsi che l'esenzione sia usata per poter raggiungere un punto di sosta adatto. *Nota: non si tratta qui di dare carta bianca per completare un viaggio. Tuttavia, i responsabili dell'ispezione devono tenere presente che al momento dell'ispezione il viaggio potrebbe non avere raggiunto un punto di sosta adatto e pertanto la deviazione dalle regole potrebbe non essere stata annotata. In tali circostanze un'omissione di questo tipo non dovrebbe essere considerata una violazione.*
- Controllare se il punto di sosta fosse il primo luogo adatto.

- Verificare l'uso sistematico e ripetuto dell'esenzioni dalle registrazioni precedenti. Se tale esenzione è usata non correttamente, verificare le violazioni degli articoli 6-9.

2.2.13 Articolo 13

2.2.13.1 Testo

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 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 2300 km2, 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.

2.2.13.2 Reati

Nessuno, se l'esenzione viene applicata correttamente.

2.2.13.3 Controllo stradale

Gli agenti addetti ai controlli devono validare l'uso di questa esenzione determinando i dettagli del viaggio, l'utilizzo del veicolo, l'attrezzatura specifica del veicolo e i dettagli del carico parlandone col conducente. Si ricordi che questo articolo esenta solo dagli articoli 5-9.
Nota: L'esenzione corrispondente dal requisito di montare (e usare) un tachigrafo è contenuta nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85.
Gli agenti addetti ai controlli devono anche ricordare che un conducente o un operatore possono non rendersi conto della possibilità di applicare una data esenzione e attenersi al regolamento (EC) 516/2006 ecc. anche quando sarebbero applicabili altri regolamenti.
Si tratta di deroghe **nazionali** che variano da uno Stato membro a un altro e solitamente sono valide solo all'interno dei confini nazionali degli Stati membri, sebbene vi possano essere accordi locali tra stati confinanti che permettono il riconoscimento reciproco (ad esempio, UK e IRE).
Far riferimento alla legislazione nazionale per ulteriori dettagli.
Le attività svolte ai sensi di tali deroghe devono essere registrate come altre mansioni se associate alla guida rientrante nel campo di applicazione del regolamento nella giornata lavorativa.
L'applicazione non corretta di una deroga da parte di un conducente richiede un'ispezione dettagliata sulla base dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.
Nel caso in cui si renda necessario validare una deroga richiesta, il sito internet dell'UE:
http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

contiene un elenco definitivo di deroghe nazionali che prevalgono in ciascuno Stato membro. I funzionari responsabili devono quindi tenerle presenti quando effettuano controlli stradali.

2.2.14 Articolo 14

2.2.14.1 Testo

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.

2.2.14.2 Reati

Nessuno

2.2.14.3 Controllo stradale

Il regolamento consente agli Stati membri (facendone richiesta alla Commissione) di rendere meno rigido il requisito in osservanza ai limiti di guida imposti dagli articoli 6-9. Allo stesso modo, è possibile che gli Stati membri reagiscano a circostanze eccezionali o emergenze (ad esempio, condizioni meteorologiche estreme o l'epidemia di afta nel Regno Unito) con esenzioni temporanee per un periodo fino a 30 giorni informandone la Commissione.

Sebbene per la durata di un'emergenza i funzionari responsabili dei controlli debbano tenere conto di tale tolleranza, devono tuttavia ricordare che questa potrebbe essere stata applicabile quando capita di ispezionare le registrazioni a una certa distanza di tempo dall'evento.

Nel caso in cui un conducente sostenga che infrazioni al regolamento non abbiano costituito violazioni essendo autorizzate da una tolleranza nell'applicare il regolamento, si deve chiedere al conducente copia dell'autorizzazione. Se non fosse possibile averla, si deve chiedere la validazione della Commissione che deve essere resa edotta di tutte queste autorizzazioni.

Un elenco aggiornato si trova al seguente indirizzo internet:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Trattandosi di tolleranze nell'applicazione del regolamento applicate a livello locale, si può ipotizzare che l'autorità competente ne abbia informato gli agenti addetti ai controlli. Esse sono pertanto di interesse per altri Stati membri solo nel caso in cui un conducente successivamente entri in un altro Stato membro e presenti in sede di ispezione registrazioni che contengono apparenti violazioni ma che potrebbero essere in realtà infrazioni autorizzate.

Un funzionario responsabile deve quindi confermare l'esistenza di eventuali tolleranze e nei casi in cui non ve ne sia conferma applicare le limitazioni imposte dagli articolo 6 - 9.

2.2.15 Articolo 15

2.2.15.1 Testo

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.

2.2.15.2 Reati

Nessuno

2.2.15.3 Controllo stradale

Questo articolo prevede che gli Stati membri diano attuazione ai regolamenti in materia di guida e periodi di riposo per i conducenti di veicoli non soggetti a tali regolamenti ai sensi dell'articolo 3, lettera a). Tali regolamenti sono esclusivamente di interesse nazionale.

2.16 Articolo 16

2.2.16.1 Testo

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.

Note

L'articolo 16 non è più in vigore dal 31.12.2007 (cfr. articolo 26 del regolamento (CE) n. 561/2006 che ha modificato l'articolo 3 del regolamento 3821/85).

2.2.17 Articoli 17, 18

Questi articoli non vengono considerati nell'ambito del presente documento in quanto non pertinenti all'attività di attuazione dei controlli stradali.

2.2.18 Articolo 19

2.2.18.1 Testo

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.

2.2.18.2 Reati

Nessuno

2.2.18.3 Controllo stradale

Durante un controllo stradale, gli agenti addetti ai controlli devono tenere presente che questo articolo permette loro di perseguire i conducenti (e gli operatori) per violazioni dei requisiti del regolamento (CE) 561/2006 che siano state rilevate nel territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo. L'esatta formulazione dell'articolo implica che questo potere non estende le violazioni al regolamento (CEE) 3821/85, sebbene ciò possa dipendere dalla formulazione della legislazione applicativa introdotta dai singoli Stati membri.

2.2.19 Articolo 20

2.2.19.1 Testo

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.

2.2.19.2 Reati

Nessuno

2.2.19.3 Controllo stradale

I controllori devono prevedere le prove di procedimenti o penali in tutta un serie di forme.

Il modulo standard con approvazione da parte di CORTE adottato da alcuni Stati membri si basa su requisiti simili a quelli contenuti nella direttiva 2000/30/UE Allegato 1 che si occupa delle relazioni sull'esito di un controllo stradale tecnico.

Nella forma basilare, queste evidenze possono essere sotto forma di messaggio firmato su una stampa o di tabella del tachigrafo.

La mancata presentazione di prove di penali precedenti rende il conducente passibile di altre penali per la stessa violazione. Se tale ulteriore penale è stata imposta e successivamente si fornisce prova di penali precedenti, quest'ultima deve essere ritirata.

2.2.20 Articolo 21

2.2.20.1 Testo

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.

2.2.20.2 Reati

Nessuno

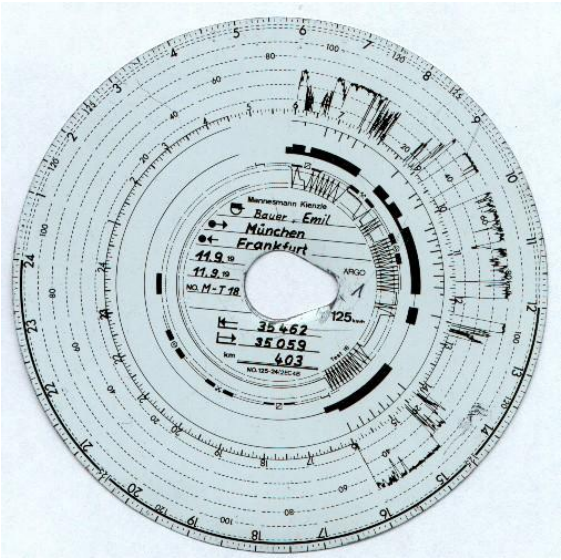
2.2.20.3 Controllo stradale

Questo articolo consente agli Stati membri di introdurre legislazione che permette di bloccare un veicolo associato guidato da qualcuno che ha commesso un'infrazione e ammette sanzioni amministrative contro operatori e conducenti. Non tutti gli Stati membri hanno messo in atto misure per autorizzare la proibizione o il blocco.

2.2.21 Articoli 22 - 29

Questi articoli non sono considerati qui in quanto non hanno rilievo ai fini delle attività di controllo stradale, sebbene i funzionari responsabili debbano sapere che l'articolo 27, paragrafo 1, emenda il regolamento (CEE) n. 3821/85 definendo quali siano i veicoli registrati negli Stati membri sui quali devono essere assemblati tachigrafi digitali.

3. Regolamento (CEE) n. 3821/85 – Norme relative ai tachigrafi e agli apparecchi di controllo



3.1 Regolamento (CEE) n. 3821/85

Il tachigrafo produce le registrazioni indispensabili per qualsiasi controllo di conformità svolto dagli agenti agenti addetti ai controlli. Tali registrazioni sono contenute su un foglio del tachigrafo oppure in un file di dati digitali e sono raccolte automaticamente oppure inserite a mano (dal conducente). Nella maggior parte dei casi è l'ispezione di tali registrazioni che permette agli agenti addetti ai controlli di stabilire se le regole sui tempi di guida e di riposo siano state rispettate o meno.
Il regolamento (CEE) n. 3821/85 definisce talune questioni tecniche relative al tipo di approvazione, installazione e ispezione di tali strumenti, oltre a obbligare i conducenti a rispettarne i requisiti.
Uno studio dettagliato del regolamento (CEE) n. 3821/85 non rientra tra gli scopi del presente documento e si deve ricordare che questo regolamento si applica solo a veicoli registrati in Stati membri UE, sebbene il suo rispetto sia ritenuto sufficiente a rispettare requisiti simili all'interno dell'AETS.
I requisiti principali riguardanti l'utilizzo di tachigrafi sono contenuti negli articoli 3 e 13 -16. Tali articoli impongono obblighi severi e dettagliati ai conducenti e danno origine a numerose infrazioni rilevate nel corso di controlli stradali svolti dagli agenti responsabili

Se non si rispetta il regolamento diventa impossibile una valutazione realistica della conformità ai requisiti stabiliti dal regolamento (CE) n. 561/2006. Un agente addetto al controllo deve valutare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006 e al contempo garantire che i requisiti rilevanti del regolamento (CEE) n. 3821/85 siano rispettati.
Gli agenti addetti ai controlli devono conoscere questi regolamenti ed essere in grado ispezionare e valutare le registrazioni del tachigrafo.

3.1.1 Articolo 3

3.1.1.1 Testo

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.
4. Gli Stati membri possono chiedere per i trasporti nazionali l'installazione e l'utilizzazione di apparecchi di controllo, in conformità del presente regolamento, in qualsiasi veicolo per il quale detta installazione e l'utilizzazione non sia richiesta dal paragrafo 1.

3.1.1.2 Reati

Tachigrafo non assemblato nel rispetto dei regolamenti

3.1.1.3 Controllo stradale

Agli agenti addetti al controllo si chiede di verificare che sui veicoli non esenti sia stato montato uno strumento per la registrazione tachigrafica del tipo appropriato e che il suo assemblaggio corrisponda ai requisiti del regolamento (CEE) n. 3821/85.
Questo articolo garantisce l'esenzione dall'assemblaggio di un tachigrafo ai veicoli adibiti al trasporto su strada secondo l'elenco dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Si tenga presente che i veicoli registrati in paesi AETS extra-UE possono rispettare l'articolo 10 dell'AETS attenendosi ai requisiti del regolamento (CEE) n. 3821/85 ma questo non è l'unico modo di attenervisi. I requisiti AETS riguardanti costruzione, utilizzo e installazione rispecchiano in larga misura quelli contenuti nel regolamento (EEC) n. 3821/85 e non saranno oggetto di approfondimento in questa sede. I controllori devono quindi accertarsi, qualora dovessero riscontrare infrazioni nella costruzione, uso e installazione di dispositivi per il controllo montati su veicoli registrati in paesi AETS extra-UE, che si faccia riferimento al requisito corretto.

3.1.2 Articolo 13

3.1.2.1 Testo

Il datore di lavoro ed i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso, da una parte, dell'apparecchio di controllo e, dall'altra, della carta del conducente ove il conducente sia incaricato di guidare un veicolo dotato di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I B.

3.1.2.2 Reati

Mancata garanzia del funzionamento corretto di attrezzatura per la registrazione tachigrafica. Utilizzo di un veicolo con tachigrafo difettoso –queste sono *infrazioni gravissime*.

3.1.2.3 Controllo stradale

Nel corso di un controllo stradale i funzionari responsabili devono verificare il corretto funzionamento del tachigrafo esaminando le registrazioni presentate e attraverso una revisione delle relazioni diagnostiche disponibili per i vari sistemi. Eventuali difetti che influiscano sulla registrazione accurata delle attività di un conducente potrebbero limitare anche la possibilità di un funzionario responsabile di accertare la conformità ai regolamenti.

Tachigrafi analogici
Tracciati mancanti o male allineati, tracciati che indicano un difetto (ad esempio deflezioni di scala completa o tracciati di blocco) o attività insolite sono indicazioni attendibili di malfunzionamento del tachigrafo.

Tachigrafi digitali
La scheda del conducente è parte integrante del sistema tachigrafico digitale e il corretto funzionamento di tale scheda costituisce un requisite del presente articolo.

Informazioni su malfunzionamenti, errori e difetti possono essere stati registrati nel file «Eventi e guasti» contenuto nell'unità del veicolo.
I controllori devono valutare se sia chiaro che un difetto di questo tipo si è appena verificato (ad esempio durante il percorso) e permetterne la riparazione. Tenere presente che l'articolo 16 del regolamento (CEE) 3821/85 prevede che «In caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio, il datore di lavoro deve farlo riparare da un installatore o in un'officina autorizzati, appena le circostanze lo consentono. Se il ritorno alla sede può essere effettuato solo dopo un periodo superiore ad una settimana a decorrere dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso.»
Tuttavia i controllori devono cercare prove se i guasti del tachigrafo risalgano a molto tempo prima piuttosto che essersi appena verificati e intraprendere le azioni applicative necessarie.

Un tachigrafo apparentemente mal funzionante può anche essere un'indicazione che le registrazioni siano oppure siano state manomesse e gli agenti addetti ai controlli devono tenerlo presente quando indagano su questi tipi di guasto.

3.1.3 Articolo 14

3.1.3.1 Testo

1. Il datore di lavoro rilascia ai conducenti di veicoli dotati di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale di tali fogli, della durata del servizio e dell'obbligo di sostituire eventualmente i fogli danneggiati o quelli ritirati da un agente incaricato del controllo. Il datore di lavoro consegna ai conducenti soltanto fogli di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio montato a bordo del veicolo.
Qualora il veicolo sia dotato di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I B, il datore di lavoro ed il conducente provvedono affinché, tenuto conto della durata del servizio, la stampa su richiesta di cui all'allegato I B possa effettuarsi correttamente in caso di controllo.
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.
3. La carta del conducente di cui all'allegato I B viene rilasciata, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. Uno Stato membro può pretendere che ogni conducente soggetto alle disposizioni del
regolamento (CEE) n. 3820/85 che abbia la sua residenza normale nel suo territorio sia in possesso della carta di conducente.

a) Ai fini del presente regolamento, per «residenza normale» si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia durante almeno 185 giorni all'anno, per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non abbia interessi professionali, per interessi personali che rivelino stretti legami tra la persona in questione e il luogo in cui essa abita. Tuttavia, per residenza normale di una persona i cui interessi professionali sono situati in un luogo diverso da quello degli interessi personali e che pertanto deve soggiornare alternativamente in luoghi diversi che si trovino in due o più Stati membri, si intende il luogo in cui tale persona ha i propri interessi personali, a condizione che vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è necessaria se la persona effettua un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione a tempo determinato.
b) I conducenti forniscono le prove del luogo della loro residenza normale con tutti i mezzi, in particolare con la carta d'identità, o mediante qualsiasi altro documento valido.
c) Qualora le autorità competenti dello Stato membro che rilascia la carta del conducente abbiano dubbi circa la validità della dichiarazione relativa alla residenza normale effettuata in conformità della lettera b), o anche ai fini di taluni controlli specifici, dette autorità possono chiedere informazioni o prove supplementari.
d) Le autorità competenti dello Stato membro di rilascio si assicurano, per quanto possibile, che il richiedente non sia già titolare di una carta di conducente in corso di validità.
4. a) L'autorità competente dello Stato membro personalizza la carta del conducente conformemente alle disposizioni di cui all'allegato I B. La durata di validità amministrativa della carta del conducente non può essere superiore a cinque anni. Il conducente può essere titolare di una sola carta valida del conducente alla volta ed è autorizzato ad usare solo la

propria carta personalizzata. È vietato l'uso di carte difettose o il cui periodo di validità sia scaduto.
Quando al conducente viene rilasciata una nuova carta in sostituzione di quella precedente, la nuova carta contiene lo stesso numero d'ordine della carta del conducente, ma l'indice è aumentato di un'unità. L'autorità che rilascia la carta registra le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta del conducente, l'autorità fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una domanda circostanziata a tale scopo. In caso di richiesta di rinnovo di una carta il cui periodo di validità giunge a scadenza, l'autorità fornisce una nuova carta prima della data di scadenza, a condizione che la richiesta le sia stata inoltrata entro i termini previsti all'articolo 15, paragrafo 1, secondo comma.
b) Le carte del conducente sono rilasciate solo ai richiedenti soggetti alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85.
c) La carta del conducente è personale. Essa non può formare oggetto, durante la durata di validità amministrativa, di un ritiro o di una sospensione per qualsiasi motivo, a meno che l'autorità competente di uno
Stato membro non constati che la carta è stata falsificata, che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare o che la carta sia stata ottenuta sulla base di false dichiarazioni e/o di documenti falsificati. Qualora le misure di sospensione o di ritiro di cui sopra siano prese da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata indicando i motivi di tale restituzione.
d) Le carte del conducente rilasciate dagli Stati membri formano oggetto di riconoscimento reciproco. Quando il titolare di una carta del conducente in corso di validità rilasciata da uno Stato membro ha fissato la sua residenza normale in un altro Stato membro, egli può chiedere che la sua carta sia scambiata contro una carta del conducente equivalente; spetta allo Stato membro che effettua lo scambio verificare, ove necessario, se la carta presentata è effettivamente ancora valida.
Gli Stati membri che effettuano lo scambio restituiscono la vecchia carta alle autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata, indicando le ragioni di tale restituzione.
e) Quando uno Stato membro restituisce o scambia una carta del conducente, tale sostituzione o scambio nonché ogni sostituzione o rinnovo ulteriore sono registrati in questo Stato membro.
f) Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per evitare rischi di falsificazione delle carte del conducente.
5. Gli Stati membri provvedono affinché i dati necessari al controllo del rispetto del regolamento (CEE) n. 3820/85 e della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (1), registrati e conservati in memoria dagli apparecchi di controllo conformemente all'allegato I B del presente regolamento, siano memorizzati per almeno 365 giorni dopo la data della loro registrazione e possano essere resi disponibili in condizioni che garantiscano la sicurezza e l'esattezza di tali dati.
Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per assicurarsi che le operazioni di rivendita o di messa fuori servizio degli apparecchi di controllo non possano nuocere in particolare alla buona applicazione del presente paragrafo.

3.1.3.2 Reati

Il conducente asserisce che è stato impossibile completare la stampa a causa di:

a) carta insufficiente – *infrazione lieve*
b) altri motivi ad esempio unità del veicolo difettosa – *infrazione gravissima*

utilizzo di una scheda conducente se non se ne è il proprietario – *infrazione gravissima*
utilizzo di una scheda conducente difettosa – *infrazione gravissima*
Possesso di più di una scheda conducente coi propri dati – *infrazione gravissima*
Mancato utilizzo di una scheda conducente (ad esempio, quando si guida un veicolo digitale senza scheda) – *infrazione gravissima*
Omessa tenuta dei registri (un anno) – reato dell'operatore – *violazione gravissima*

3.1.3.3 Controllo stradale

Il comma 1 del presente articolo pone determinati obblighi in capo a operatori e conducenti relativamente a una gestione conforme del sistema di registrazione del tachigrafo.

Il conducente deve sempre essere in grado di fare una stampa quando richiesto. In pratica ciò significa che il conducente deve avere con sé una scorta sufficiente di rotoli di carta. Non essere in grado di stampare per questa ragione costituisce una violazione.
(I conducenti dovrebbero essere incoraggiati a tenere una buona scorta di rotoli per stampante.)

Gli operatori sono tenuti a far avere al conducente una riserva sufficiente di fogli per la registrazione tachigrafica compatibili con lo strumento utilizzato. L'inadempienza di tali obblighi costituisca una violazione da parte del datore di lavoro/operatore.

Il paragrafo 2 impone alle imprese (operatori, ditte) obblighi riguardo alla sicurezza e alla modalità di conservazione dei fogli di registrazione e dei dati scaricati; il fatto che la non conformità costituisca una violazione da parte della ditta, non è rilevante per i controlli stradali.
I paragrafi 3 e 4 si occupano principalmente delle procedure di emissione, composizione e caratteristiche delle schede conducente emesse dagli Stati membri e dalle autorità competenti che sono di scarsa rilevanza ai fini dei controlli stradali.
Ciononostante il testo vieta ai conducenti di avere più di una scheda conducente valida, autorizzandoli a usare solo la propria scheda personalizzata; inoltre è fatto divieto di usare schede difettose/danneggiate o scadute. Se la scheda è stata falsificata, ottenuta sulla base di una falsa dichiarazione o di documenti contraffatti ovvero se il conducente usa una scheda di cui non è titolare, questa può essere ritirata o sospesa (dall'autorità competente).

3.1.4 Articolo 15

3.1.4.1 Testo

1. I conducenti non utilizzano fogli di registrazione sporchi o deteriorati. I fogli devono essere adeguatamente protetti in tal senso. Allorché il conducente desidera rinnovare la sua carta del conducente, questi deve presentare domanda presso le autorità competenti dello Stato membro nel quale ha la sua residenza normale al più tardi entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della carta.
Nel caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni o carta del conducente, i conducenti devono accludere il foglio deteriorato al foglio di riserva utilizzato per sostituirlo.
In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti dello Stato membro nel quale ha la sua residenza normale.
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.
2. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o la carta del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente deve essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.
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.
I conducenti apportano le necessarie variazioni ai fogli di registrazione nel caso che più di un conducente si trovi a bordo del veicolo, in modo che l'informazione di cui al capitolo II, punti da 1 a 3 dell'allegato I, sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida.
3. I conducenti:

— devono preoccuparsi della concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio e l'ora legale nel paese di immatricolazione del veicolo;
— devono azionare i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:
a) sotto il simbolo : il tempo di guida;
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 ;
d) sotto il simbolo : interruzioni di guida e periodi di riposo giornaliero.

4. Decaduto

5. Il conducente deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:
a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio;
b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio;
c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio;
d) la lettura del contachilometri:
— prima del primo viaggio registrato sul foglio,
— alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio,
— in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio
(contatore del veicolo al quale è stato assegnato e contatore del veicolo al quale sarà assegnato);
e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.
5bis. Il conducente introduce nell'apparecchio di controllo conforme all'allegato I B il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.. Uno Stato membro può tuttavia imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno nel suo territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998 e che il numero di tali specifiche non sia superiore a venti.
L'inserimento dei dati suddetti è attivato dal conducente; esso può essere interamente manuale oppure automatico quando l'apparecchio di controllo è collegato ad un sistema di posizionamento via satellite.
6. L'apparecchio deve essere concepito in modo da permettere agli agenti incaricati del controllo di leggere, eventualmente previa apertura dell'apparecchio, senza deformare in modo permanente, danneggiare o insudiciare il foglio, le registrazioni relative alle nove ore che precedono l'ora del controllo.
L'apparecchio deve inoltre essere concepito in modo da consentire di accertare senza apertura della custodia che le registrazioni vengono effettuate.
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 agenti di controllo:
i) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei ventotto 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 ventotto giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.
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 agenti di controllo:
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 1o 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.
8. È vietato falsificare, cancellare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione, oltre che i dati registrati nell'apparecchio di controllo, o sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dall'apparecchio di controllo, definito all'allegato I B. Lo stesso dicasi per le manomissioni dell'apparecchio di controllo, del foglio di registrazione o della carta del conducente atte a falsificare i dati e/o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Nel veicolo non deve essere presente alcun dispositivo che possa essere all'uopo utilizzato.

3.1.4.2 Reati

Omessa presentazione di registri a un controllo stradale
Omessa presentazione di un libro, registro o altro documento richiesto in un controllo stradale
Mancato uso di foglio di registrazione tachigrafica o scheda conducente
Emissione di tabelle in quantità insufficiente (operatore)
Mancata restituzione dei fogli al datore di lavoro
Utilizzo di fogli di registrazione non adatti allo strumento
Mancata correzione del foglio di registrazione tachigrafica o della scheda conducente, se del caso (equipaggio doppio)
Non ci si è assicurati che la scheda conducente fosse inserita nell'apposita fessura di un tachigrafo digitale
Mancato inserimento manuale, automatico o in altro modo dei periodi di tempo richiesti
Dettagli parte centrale (in formato analogico)
Uno non corretto del cambio di modalità
Mancato inserimento del simbolo del paese di origine (in formato digitale)
Ora sbagliata sul tachigrafo
Mancata stampa all'inizio o alla fine del viaggio e non inserimento dei dati appropriati (se la scheda/tachigrafo digitale sono difettosi)
Mancata richiesta di una scheda conducente entro 15 giorni (rinnovo) o entro 7 giorni (difetto, perdita o furto)
Prelievo non autorizzato di foglio di registrazione (analogico) o scheda conducente (digitale)

Utilizzo del foglio di registrazione più a lungo del previsto
Uso di fogli di registrazione sporchi o danneggiati
Dispositivo non autorizzato (ad esempio al fine di manipolare/eliminare registrazioni tachigrafiche)

3.1.4.3 Controllo stradale

Il regolamento impone obblighi dettagliati al conducente per quanto riguarda la stesura, conservazione e presentazione dei registri, il funzionamento di un tachigrafo e le procedure da seguire in circostanze eccezionali.

Articolo 15.1

Il testo del regolamento è chiaro in merito alle procedure da seguire. La mancata osservanza di tali procedure in modo doloso comporta azioni per

a) l'utilizzo di fogli di registrazioni sporchi o danneggiati, ad esempio fogli usurati dopo essere stati gestiti in modo inadatto prima o dopo il loro utilizzo. Ovviamente spetta al conducente astenersi dall'utilizzare fogli di registrazione sporchi o danneggiati. Dopo l'uso essi devono essere conservati in modo da evitare sporcizia o danni tali da rendere le registrazioni in una tabella illeggibili. Un tipo di danno/sporco occasionale che non impedisce un controllo di conformità può essere ritenuto una violazione minore;
b) mancata richiesta di una scheda conducente persa, rubata o malfunzionante entro sette giorni (il requisito implicito qui è la presentazione di evidenze della richiesta di tale sostituzione). Nel caso in cui il conducente presenti le stampe richieste da cui si evince un malfunzionamento durato meno di sette giorni, deve inoltre presentare prova della richiesta per evitare azioni dovute a tale apparente violazione;
c) mancata stampa all'inizio/alla fine del viaggio nel caso di una scheda conducente malfunzionante, danneggiata ovvero non in possesso del titolare, ove l'impossibilità di registrare la scheda conducente sia evidente o indicata dall'unità elettronica di bordo.

*Nota: …**non in possesso del conducente** [ovvero, scheda conducente] il conducente deve essere in grado di presentare la scheda che gli è stata rilasciata. Un conducente dispone solo di un periodo limitato (sette giorni) in cui può guidare un veicolo con tachigrafo digitale dopo la notifica formale di perdita o malfunzionamento durante il quale non è in possesso della scheda. A un conducente deve essere rilasciata una scheda per poter essere abilitato a guidare un veicolo con tachigrafo digitale.*

Articolo 15.2

Il testo del regolamento aggiunge ulteriori requisiti al funzionamento dell'apparecchiatura per la registrazione.
Il tachigrafo deve servire a registrare ogni attività del conducente rientrante nel campo di applicazione del regolamento:

a) il tempo tra l'inizio del lavoro e prima di mettersi alla guida del veicolo

b) durante i periodi in cui si è alla guida di un veicolo
c) il tempo tra l'abbandono della guida di un veicolo e la fine di una giornata lavorativa.

Pertanto, se il conducente non tiene un registro completo delle proprie attività usando sia l'attrezzatura per la registrazione sia le registrazioni a mano, possono essere avviate azioni esecutive (cfr. articolo 6(5) del regolamento (CE) n. 561/2006).

Un conducente non è autorizzato a ritirare un foglio di registrazione o una scheda conducente prima del proprio orario di lavoro giornaliero a meno che non vi sia stato autorizzato. Tale autorizzazione è implicita in altri requisiti regolamentari tra cui:

a) cambio di veicolo
b) presentazione agli agenti addetti all'applicazione/ai controlli
c) requisito dell'inserimento di un'annotazione manuale
d) cause dovute a un apparecchio per la registrazione malfunzionante.

Gli agenti addetti ai controlli devono tenere presente che il ritiro di un foglio di registrazione tachigrafica o di una scheda conducente potrebbe celare attività le quali, se registrate, risulterebbero in violazione del regolamento (CE) n. 561/2006.

I conducenti non devono usare un foglio di registrazione per più di 24 ore in quanto ciò potrebbe violare o distruggere la registrazione di attività precedenti. Tale violazione è facilmente rilevabile ispezionando i fogli di registrazione dove vi siano tracciati sovraposti e, se dovesse esser così, devono seguire le azioni necessarie all'applicazione.
Questo tipo di violazione è impossibile con un tachigrafo o una scheda conducente digitale.
La violazione corrispondente è la perdita di dati registrati perché non sono stati scaricati.

Il presente regolamento prevede procedure specifiche in caso di doppia presenza.
I conducenti devono garantire che la scheda della persona che effettivamente guida il veicolo si trovi nell'apposito spazio dell'unità veicolo e, nel caso di fogli di registrazione analogici, che il foglio di registrazione della persona effettivamente alla guida sia correttamente posizionato nello strumento che registra distanza, velocità e tempo di guida.
Un'analisi dell'unità veicolo e di entrambe le schede conducente, o di entrambi i fogli di registrazione al momento del controllo, può servire a rivelare tale violazione.

Articolo 15.3

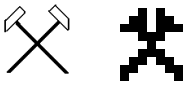
Questa sezione contiene i requisiti riguardanti il funzionamento e le impostazioni dell'apparecchiatura per la registrazione.

I conducenti devono assicurarsi che l'orario impostato su un tachigrafo digitale corrisponda a quello ufficiale nel paese di registrazione. Il mancato rispetto di tale obbligo costituisce un'infrazione.
Gli agenti addetti ai controlli devono sapere che ci possono essere differenze rispetto all'ora ufficiale prevalente presso il luogo dell'ispezione. Impostazioni casuali dell'orario possono indicare qualche forma di manipolazione, quindi in questi casi sono necessarie indagini per escludere possibili falsificazioni. Anche se così non fosse, una violazione di questo requisito deve portare a un'azione esecutiva.

Nel caso dei tachigrafi digitali, le registrazioni dell'unità elettronica di bordo si basano sul tempo universale coordinato (UTC), tuttavia è possibile che l'ora locale sia visualizzata.

Il conducente deve registrare le attività mediante il dispositivo per la registrazione usando i metodi previsti per il tipo di tachigrafo in uso come specificato in dettaglio di seguito. L'inadempienza rispetto a tale obbligo può portare a un'azione esecutiva.

- «Tempo di guida». Si tenga presente che la maggior parte dei dispositivi automatici lo registrano automaticamente, sempre che il foglio di registrazione/la scheda conducente siano correttamente installati.



- «Altre mansioni». Copre ogni attività definita come mansione, che non sia la guida rientrante nel campo di applicazione delle regole UE/AETS. Include altre attività per lo stesso datore di lavoro o per altri, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti.

- «Tempi di disponibilità». Definizione dell'articolo 3, lettera b, della direttiva 2002/15/CE, così riassumibile:
  - tempi diversi da interruzioni o periodi di riposo in cui al conducente non è fatto obbligo di rimanere col veicolo, ma di tenersi a disposizione in caso di chiamate per iniziare o riprendere la guida o per svolgere altre mansioni. Esempi tipici sono:
    - accompagnamento del veicolo trasportato su traghetto o treno
    - attesa durante le fasi di carico/scarico del veicolo
    - soste alla frontiera
    - periodi in cui il traffico è vietato.

  Tali periodi e le rispettive durate prevedibili devono essere noti in anticipo prima della partenza, ovvero prima che il periodo in questione abbia effettivamente inizio.
  Queste mansioni devono essere selezionate da un membro dell'equipaggio per il tempo trascorso accompagnando un veicolo guidato da un altro conducente, mentre si è impegnati in altre mansioni (ad esempio fare da navigatore). Tuttavia un tempo fino a 45 minuti registrato come «disponibilità» dal membro dell'equipaggio non alla guida può essere considerato interruzione, poiché non è tecnicamente possibile registrarlo sul tachigrafo digitale sotto il simbolo del letto/riposo.

- Interruzioni o periodi di riposo. Copre le interruzioni nei periodi di lavoro/guida e il riposo giornaliero o settimanale. I conducenti non devono guidare o svolgere altre attività. Tali tempi sono destinati esclusivamente al riposo. Durante un riposo un conducente deve poter disporre del proprio tempo. Un conducente al lavoro mentre il suo tachigrafo è impostato su interruzione o riposo commette un reato.

Nel caso in cui i conducenti abbiano selezionato per errore una data modalità, si può ragionevolmente permettere loro di inserire manualmente o di fornire una stampa dove appaiano chiaramente i dettagli di tale errore non appena questo risulta evidente.

Articolo 15.5

Questo articolo definisce le informazioni da inserire manualmente per completare un foglio di registrazione tachigrafico. Se un conducente omette di registrarle al momento previsto, si ha una violazione del regolamento che può comportare azioni esecutive.

- Quando entra in servizio il conducente deve inserire il proprio nominativo, con nome e cognome, facendo attenzione che questo nominativo non passi oltre nell'area di registrazione del foglio. Non sono ammessi soprannomi e iniziali, a meno che non siano inseriti in aggiunta ai requisiti previsti. Se un nome è troppo lungo per rientrare nello spazio fornito per cui si devono usare abbreviazioni, è necessario scrivere il nome per esteso sul retro del foglio di registrazione.
- È preferibile inserire prima il cognome poi il nome, in modo da agevolare le autorità che possono non conoscere gli usi nei vari Stati membri, tuttavia una non conformità rispetto a questo standard non è considerata violazione. L'inserimento di un nome falso rende falsa la registrazione.
- Devono essere inseriti la data e il luogo di inizio. L'inserimento di una data o di un luogo falsi rende falsa la registrazione. Al termine del servizio si deve inserire data e luogo. Se si inizia e si termina di usare la tabella nello stesso giorno, è necessario inserire due volte la data. L'uso di indicazioni come idem non è accettabile. I dettagli relativi al luogo devono comprendere la città o il paese più vicino ed essere inseriti due volte se i luoghi di inizio e di fine sono gli stessi.
- Il numero di registrazione di ciascun veicolo a cui il conducente è assegnato.
- L'inizio e la fine delle registrazioni del contachilometri per la registrazione giornaliera e le letture inziali del contachilometri su ciascun veicolo guidato.

La mancanza di informazioni nella parte centrale può essere dovuta a negligenza da parte del conducente ovvero costituire una preparazione per la falsificazione e per gli ispettori può risultare difficile distinguere tra le due situazioni. In ogni caso si deve tentare di stabilire la causa della mancaza di informazioni, considerando una svista occasionale come meno grave rispetto a violazioni continue, prima di avviare un'azione esecutiva.

Articolo 15.5*bis*

Nel caso dei tachigrafi digitali al conducente è fatto obbligo di inserire il simbolo del paese dove inizia/finisce il suo periodo di lavoro giornaliero; ciò vale anche per eventuali cambi di veicolo.
Il mancato rispetto di tale obbligo costituisce un'infrazione.

Articolo 15.6

Questo si collega alla progettazione di attrezzatura per la registrazione analogica e ha scarsa influenza sulle attività esecutive che richiedono ulteriore interpretazione.

Articolo 15.7

Un conducente (o un membro dell'equipaggio) di un veicolo su cui è assemblato un tachigrafo deve essere in grado di fornire, su richiesta di un agente addetto ai controlli, quanto segue:

i) eventuali fogli di registrazione attuali e/o quelli usati quel giorno o nei 28 giorni precedenti.
Nota: non è fatto obbligo di presentare necessariamente 28 fogli di registrazione. È possibile, infatti, che membri dell'equipaggio non a tempo pieno generino molti meno fogli di registrazione in 28 giorni di calendario. Il registro attuale può essere conservato su una scheda conducente, ma i fogli di registrazione creati da sistemi analogici nei 28 giorni precedenti devono comunque essere presentati;

ii) la scheda conducente, se del caso.
Anche se la registrazione attuale è conservata su un foglio di registrazione digitale, un conducente deve presentare la scheda conducente, se ne è stata rilasciata una, in modo da poter controllare la conformità di eventuali giornate di guida digitali durante i 28 giorni precedenti.
Se una scheda conducente che è stata rilasciata non è presentata all'ispezione, si tratta di un'infrazione. Per verificare le schede presentate o se una scheda sia stata rilasciata, si deve usare il sistema di messaggistica TACHOnet oppure i registri nazionali.

iii) Un conducente inoltre deve essere in grado di presentare stampe dal tachigrafo digitale se sono state generate. Se un agente addetto ai controlli stabilisce che queste sono necessarie ai sensi dei presenti regolamenti e il conducente non è in grado di presentarle, si accerta un'infrazione;

iv) eventuali altre registrazioni manuali tenute dal conducente durante il periodo in questione, che possono essere in qualunque forma.

Lettere di attestazione

Durante i periodi di congedo di malattia o congedo ordinario le registrazioni non vengono conservate per periodi di tempo a volte prolungati; ne consegue che i conducenti soggetti a controlli in seguito non sono in grado di produrre le registrazioni relative a tali periodi.
Tali situazioni potrebbero venire fraintese e interpretate come atti mancata presentazione intenzionale delle registrazioni, dovuta alla volontà di nascondere eventuali infrazioni. Al fine di evitare tale sospetto, alcuni conducenti portano con sé «lettere di attestazione», le quali, se generate e compilate nel formato richiesto, vengono accettate e controllate dagli agenti addetti ai controlli.

La produzione di un'attestazione falsa, ad esempio di una lettera la cui validità è confutata da altre prove, costituisce un'infrazione. Alcuni Stati membri richiedono che i conducenti portino con sé lettere di attestazione a copertura dei periodi di congedo di malattia o congedo ordinario, tuttavia quest'obbligo non vige al di fuori dei confini nazionali. (Cfr. allegato, nota di orientamento 5) Occorre altresì evidenziare che non vige l'obbligo di comprovare i periodi di riposo giornalieri/settimanali anche se in molti casi i conducenti stessi producono registrazioni a comprova di tali periodi.

All'interno degli Stati membri, non sarebbe insolito che i conducenti ritirino un foglio di registrazione al termine del periodo di lavoro ed effettuino una registrazione manuale dell'inizio e della fine del periodo di riposo giornaliero. Questo tipo di registrazione è già previsto per legge in alcuni Stati membri. È opportuno che gli agenti addetti ai controlli siano a conoscenza di questa pratica quando analizzano le registrazioni precedenti di un conducente. Un tale comportamento è molto meno comune nell'ambito dei trasporti internazionali, per i quali si utilizza lo stesso veicolo per molti giorni consecutivi.

È opportuno che i conducenti di recente assunzione producano le registrazioni delle proprie attività svolte presso un precedente datore di lavoro, se l'occupazione precedente rientra nei 28 giorni precedenti dal primo giorno della nuova attività.
Ciò non rappresenta un problema in caso di registrazioni digitali. In caso di registrazioni analogiche, tuttavia, tale obbligo potrebbe non conciliarsi con l'esigenza del datore di lavoro di conservare le registrazioni dei conducenti per almeno un anno. In tali circostanze, è possibile presentare agli agenti addetti ai controlli le copie delle registrazioni del periodo in questione. Sebbene ciò rappresenti in senso stretto una mancata conformità alle norme, l'agente addetto ai controlli può fornire utili considerazioni in merito a tale difficoltà. Nei casi in cui un conducente abbia precedentemente lavorato al di fuori del settore dei regolamentato trasporti, ciò può essere accertato attraverso una lettera opportunamente redatta da parte del nuovo datore di lavoro.

L'articolo 15.7, lettera c), attribuisce agli agenti addetti ai controlli il potere di monitorare la conformità al disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 tramite il controllo dei fogli di registrazione, delle registrazioni dell'unità elettronica di bordo e dei dati riportati nella scheda del conducente. Gli agenti hanno la facoltà di entrare nel veicolo per espletare questa funzione. Qualora tali documenti non vengano presentati e non si adduca una valida motivazione della mancata presentazione, l'agente addetto ai controlli ha la facoltà di ispezionare e analizzare documenti, quali biglietti di traghetti, ricevute per l'acquisto di carburante, ecc., a sostegno o giustificazione di tali motivazioni. Se si accerta che tali motivazioni sono prive di validità, si è in presenza di un'infrazione.

Articolo 15.8

La falsificazione, cancellazione o distruzione dei dati registrati ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85 costituisce un' infrazione grave.
Rappresenta altresì una grave infrazione la manomissione o il tentativo di manomissione dell'apparecchio di controllo atte a fare in modo che le registrazioni con esso prodotte non siano accurate.

Tali manomissioni possono essere perpetrate tramite il ritiro non autorizzato del foglio di registrazione o della carta del conducente, ovvero interferendo in modo attivo nel processo di registrazione.
I dispositivi potenzialmente impiegati allo scopo di prevenire la corretta registrazione delle attività non devono essere all'interno del veicolo e la loro installazione nel sistema di registrazione costituisce un reato.
Qualora un dispositivo non sia installato, sarebbe opportuno valutare l'intenzione di utilizzarlo.
La presenza di un dispositivo adatto agli scopi di cui sopra è prova sufficiente di reato, anche se il dispositivo non è stato collegato o non viene ancora utilizzato.

3.1.5 Articolo 16

3.1.5.1 Testo

1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio, il datore di lavoro deve farlo riparare da un installatore o in un'officina autorizzati, appena le circostanze lo consentono.
Se il ritorno alla sede può essere effettuato solo dopo un periodo superiore ad una settimana a decorrere dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso. Gli stati membri possono prevedere nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 19, la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo per i casi in cui non si ripari il guasto o il funzionamento difettoso alle condizioni sopra stabilite.

2. Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo, il conducente riporta le indicazioni relative ai gruppi di tempi, nella misura in cui essi non sono

più correttamente registrati o stampati dall'apparecchio di controllo, sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o alla carta del conducente e su cui riporta gli elementi che consentono di identificarlo (numero di carta e/o nome e/o numero di patente del conducente), ivi compresa la sua firma.
In caso di smarrimento, furto, deterioramento o cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente stampa, al termine del suo viaggio, le indicazioni relative ai gruppi di tempi registrati dall'apparecchio di controllo, riporta su tale documento di stampa gli elementi che consentono di identificarlo (nome e numero della patente di guida o nome e numero della carta del conducente), e lo firma.

3. In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente questi la restituisce all'autorità competente dello Stato membro nel quale egli ha la residenza normale. Il furto della carta del conducente deve formare oggetto di una dichiarazione in buona e debita forma presso le autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto. Lo smarrimento della carta del conducente deve formare oggetto di una dichiarazione in buona e debita forma presso le autorità competenti dello Stato che l'ha rilasciata e presso quelle dello Stato membro nel quale il conducente ha la residenza normale, qualora esse siano diverse.
Il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa, a condizione che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo. Se le autorità dello Stato membro nel quale il conducente ha la residenza normale sono diverse da quelle che hanno rilasciato la sua carta e a queste ultime viene richiesto di procedere al rinnovo, alla sostituzione o allo scambio della carta del conducente, esse informano le autorità che hanno rilasciato la vecchia carta dei motivi esatti del rinnovo, della sostituzione o dello scambio della medesima.

3.1.5.2 Reati

Non vengono definiti reati nell'articolo 16, sebbene esso indichi le azioni da intraprendere da parte del conducente per non commettere violazioni di altri articoli. Tali violazioni comprendono:

Utilizzo di un veicolo con tachigrafo difettoso
Mancata registrazione manuale
Mancata comunicazione della perdita o del furto della carta del conducente entro 7 giorni
Mancata stampa all'inizio/fine di un viaggio.

3.1.5.3 Controllo stradale

L'articolo 16 stabilisce le procedure che il conducente è tenuto a seguire in caso di malfunzionamento dell'apparecchio di registrazione del tachigrafo (che comprende la scheda del conducente, l'unità di invio e i cavi). Ne consegue che se un agente addetto ai controlli riscontra la mancata osservanza di tali procedure in queste circostanze specifiche, occorre considerare azioni esecutive per la loro applicazione.

Se l'apparecchio smette di funzionare perfettamente ai sensi dell'allegato 1 o 1b del regolamento (CEE) n. 3821/85, ciò viene considerato un guasto.
L'apparecchio deve essere riparato completamente quanto prima e in ogni caso entro 7 giorni di calendario a decorrere dalla data del guasto o dal momento in cui è stato accertato il mancato funzionamento del tachigrafo.
È opportuno che la riparazione sia gestita dall'operatore responsabile del funzionamento del veicolo.
L'uso continuato del veicolo senza che siano stati prese le misure adeguate sopra descritte ovvero trascurando in modo evidente ogni opportunità di porre rimedio al difetto costituiscono infrazione e danno luogo ad azioni esecutive nei confronti del conducente.

Allegato 1

Nota di orientamento 1

Questione: Deroga in casi eccezionali ai periodi di riposo minimi e ai tempi massimi di guida allo scopo di raggiungere un punto di sosta appropriato.
Articolo: 12 del regolamento (CE) n. 561/2006
Approccio da seguire: L'articolo 12 contiene disposizioni che consentono al conducente di derogare ai requisiti minimi in materia di riposo e ai periodi massimi di guida, di cui agli articoli da 6 a 9, alloscopo di raggiungere un punto di sosta appropriato. L'articolo 12 non autorizza il conducente a derogare alle disposizioni del regolamento per motivi che siano conosciuti prima di intraprendere il viaggio. Esso ha lo scopo di consentire ai conducenti di gestire situazioni in cui, inaspettatamente, risulta impossibile rispettare le disposizioni del regolamento nel corso del viaggio, ovvero in situazioni di difficoltà inconsuete, indipendenti dalla volontà del conducente e inattese al punto da non poter essere previste neppure applicando la dovuta diligenza. La deroga ha inoltre la funzione di assicurare la protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico, tenendo conto in ogni caso dei norme di sicurezza stradale.
In relazione alle situazioni sopra delineate sono tre i soggetti cui incombono determinati obblighi:
1) L'impresa di trasporto deve pianificare con cura il viaggio del conducente, prendendo in considerazione, ad esempio, gli ingorghi che si verificano regolarmente, le condizioni meteorologiche e l'accesso a appropriati punti di sosta; in altri termini essa deve organizzare il lavoro in modo tale che il conducente sia messo nelle condizioni di attenersi regolamento e che siano rispettati i requisiti delle società di spedizione e assicurative in materia di strutture di sicurezza per il parcheggio.
2) Il conducente deve attenersi scrupolosamente alle norme e non superare i tempi massimi di guida, a meno che non si verifichino inaspettatamente circostanze eccezionali e risulti impossibile rispettare il regolamento senza mettere a repentaglio la sicurezza stradale, delle persone, del veicolo o del suo carico. Se il conducente ritiene necessario derogare dal regolamento, e tale decisione non mette a repentaglio la sicurezza stradale, egli indica a mano la natura e il motivo di tale deroga (in una qualsiasi lingua dell'Unione europea sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo o nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio) non appena raggiunge il punto di sosta.
3) Gli incaricati dei controlli sono tenuti alla discrezione professionale quando verificano se il mancato rispetto dei tempi di guida sia da considerarsi giustificato.
Nel valutare la legittimità della deroga sulla base dell'articolo 12, gli incaricati dei controlli devono tenere attentamente conto di tutte le circostanze, e in particolare delle seguenti:
a) l'elenco cronologico delle registrazioni dei tempi di guida del conducente, per definirne i comportamenti di guida e verificare se egli normalmente rispetti le norme sui tempi di guida e diriposo e se la deroga riveste carattere eccezionale;
b) la deroga ai tempi massimi di guida non deve avere carattere regolare e deve essere motivata da circostanze eccezionali, quali: incidenti stradali di notevoli entità, condizioni meteorologiche estreme, deviazioni, mancanza di posto nelle piazzole di parcheggio, ecc. (*Il presente elenco dicircostanze eccezionali riveste carattere puramente indicativo. Il principio su cui si basa la valutazione è che il motivo di un eventuale mancato rispetto dei tempi massimi di guida non deve essere conosciuto anticipatamente ovvero deve essere finanche impossibile da prevedere*);
c) i periodi di guida giornalieri e settimanali dovrebbero essere rispettati; il conducente, pertanto, non dovrebbe realizzare alcun «guadagno di tempo» superando i periodi di guida alla ricerca di un posto di sosta;
d) la deroga alle norme sui periodi di guida non dovrebbe determinare una riduzione delleinterruzioni e dei periodi di riposo giornalieri e settimanali.
Commento: Corte di giustizia dell'Unione europea, causa C-235/94

Nota di orientamento 2

Questione: registrazione del tempo impiegato dal conducente per raggiungere un luogo che non è quello consueto per prendere in consegna o cedere il controllo di un veicolo che rientra nelcampo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo: 9 del regolamento (CE) n. 561/2006
Approccio da seguire:
Un conducente che si rechi in un luogo specifico, diverso dalla sede di attività del datore di lavoro e indicatogli da quest'ultimo, per prendere in consegna e guidare un veicolo munito di tachigrafo, adempie a un obbligo nei confronti del proprio datore di lavoro e non può, pertanto, disporre liberamente del proprio tempo.
Pertanto, in linea con l'articolo 9, paragrafi 2 e 3:
- il tempo impiegato dal conducente per raggiungere o ritornare da un luogo che non sia la residenza del conducente né la sede di attività del suo datore di lavoro, e dove egli debbaprendere in consegna o restituire un veicolo che rientra nel campo di applicazione del regolamento, a prescindere dal fatto che il datore di lavoro abbia dato istruzioni sui tempi e le modalità per raggiungere tale luogo o abbia lasciato tale scelta al conducente, dovrebbe essere registrato come «disponibilità» o «altre mansioni», a seconda della legislazione nazionale degliStati membri; e
- il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo che non rientra nel campo di applicazione del regolamento per raggiungere o ritornare da un luogo diverso dalla residenzadel conducente o dalla sede di attività del suo datore di lavoro e dove egli debba prendere in consegna o restituire un veicolo che rientra nel campo di applicazione del regolamento,dovrebbe essere registrato come «altre mansioni».
Nei seguenti tre casi il tempo impiegato alla guida può essere considerato come «riposo» o «interruzione».
Il primo caso è quando il conducente accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario. In questo caso il conducente effettua il periodo di riposo e/o interruzione, purché egli disponga di una branda o di una cuccetta (articolo 9, paragrafo 1).
Il secondo caso si dà quando un conducente non accompagna il veicolo ma, in treno o in nave traghetto, si reca in o proviene da un luogo in cui prenderà in consegna o ha ceduto il controllo di un veicolo che rientra nel campo di applicazione del regolamento (articolo 9, paragrafo 2), purché egli disponga di una branda o di una cuccetta sul treno o sul traghetto dicui trattasi.
Il terzo caso infine si registra quando il veicolo è guidato da più di un conducente. Se un secondo conducente, a disposizione per guidare il veicolo quando necessario, è seduto accanto al conducente del veicolo e non assiste attivamente il conducente nella guida del veicolo, un periodo di 45 minuti del «tempo di disponibilità» di tale secondo conducente può essere considerato come «interruzione».
Non esiste una differenziazione quanto alla natura del contratto di lavoro del conducente. Dette norme si applicano dunque sia ai conducenti assunti con un contratto di lavoro permanente sia a quelli impiegati su base temporanea da un'agenzia di lavoro interinale.
Nel caso di questa seconda categoria (i conducenti senza un contratto di lavoro permanente) con «sede di attività del datore di lavoro» si intende la sede di un'impresa che si avvale deiservizi di tale conducente (l'«impresa utilizzatrice») per i suoi trasporti su strada e non la sede dell'agenzia di lavoro interinale.
Commento: Corte di giustizia dell'Unione europea, cause C-76/77 e C-297/99

Nota di orientamento 3

Questione: ordine di interruzione di una pausa o di un riposo giornaliero o settimanale per spostare un veicolo in un terminal, in un parcheggio o in un'area frontaliera.
Articolo: 4, lettere d) e f), del regolamento (CE) n. 561/2006
Approccio da seguire: di solito, durante un riposo giornaliero o settimanale il conducente dovrebbe poter disporre liberamente del proprio tempo libero e quindi non dovrebbe essere obbligato a rimanere nelle vicinanze del proprio veicolo.
In generale, interrompere una pausa, un riposo giornaliero o settimanale resta un'infrazione (tranne quando si applica la «regola della nave» – articolo 9, paragrafo 1). Tuttavia, in un terminal o all'interno di un parcheggio può verificarsi una situazione anormale improvvisa o un'emergenza a causa delle quali può rendersi necessario spostare un veicolo. Di solito nei terminal è presente un conducente (dipendente del terminal) che, se necessario, sposta i veicoli.
In caso contrario e se circostanze straordinarie impongono di spostare il veicolo, il conducente può interrompere il riposo solo su richiesta di un'autorità competente o di un responsabile del terminal autorizzato a ordinare lo spostamento dei veicoli.
In altri luoghi (ad esempio, nei parcheggi, ai valichi di frontiera o in casi di emergenza), qualora ragioni oggettive di emergenza impongano di spostare un veicolo o qualora la polizia oun'altra autorità (ad esempio, i vigili del fuoco, le autorità responsabili della gestione delle strade, le autorità doganali) ordinino di spostare un veicolo, il conducente deve interrompere la pausa o il riposo per alcuni minuti e tale interruzione non può essere considerata un'infrazione.
Se tale necessità si verifica, le autorità responsabili dell'attuazione negli Stati membri devono garantire una certa tolleranza sulla base della valutazione delle singole situazioni.
Questo tipo di interruzione della pausa o del riposo di un conducente deve essere registrato manualmente dal conducente e, se possibile, autenticato dall'autorità competente che ha disposto lo spostamento del veicolo da parte del conducente.

Nota di orientamento 4

Questione: registrazione dei periodi di guida con tachigrafi digitali quando i conducenti effettuano frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico
Articolo: 1 del regolamento (CEE) n. 3821/85 con riferimento al regolamento (CE) n. 1360/2002 (allegato 1B)
Approccio da seguire:
Visto che i tachigrafi digitali registrano i dati con maggiore accuratezza di quelli analogici, è possibile che i conducenti che effettuino frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico abbiano un numero maggiore di registrazioni di periodi di guida se utilizzano un tachigrafo digitale invece di unmodello analogico. Questa situazione, che è temporanea e interessa principalmente le operazioni di trasporto per le consegne locali, durerà soltanto per il periodo transitorio in cui i tachigrafi analogici coesisteranno accanto a quelli digitali.
Per incoraggiare la rapida diffusione del tachigrafo digitale e garantire al tempo stesso ai conducenti equità di trattamento – indipendentemente dallo strumento di registrazione utilizzato – durante il periodo transitorio in questione gli organi nazionali di controllo dovrebbero poter applicare una certa tolleranza ai veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con frequenti operazioni di carico e scarico e che sono dotati di tachigrafo digitale.
Tuttavia, in ogni caso le autorità che controllano l'applicazione della regolamentazione sono tenute ad applicare la discrezione professionale. Inoltre, quando un conducente è al volante ed è impegnato inun'operazione di trasporto disciplinata dalla normativa, è considerato alla guida indipendentemente dalle circostanze in cui si trova (per esempio, in un ingorgo o a un semaforo).
Pertanto:
• gli Stati membri devono comunicare agli agenti incaricati dei controlli che, ai fini del controllo dei dati di un tachigrafo digitale, posso applicare una tolleranza massima di 15 minuti per un periodo di guida di quattro ore e mezza (4,5) per i veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con frequenti operazioni di carico e scarico, a condizione che tali situazione possano essere comprovate. Ad esempio, la tolleranza può essere applicata sottraendo un minuto per periodo di guida continuato, fra soste, per un massimo di 15 minuti su un periodo di guida continuato di quattro ore e mezza (4,5);
• nell'applicare il criterio di discrezione, gli agenti incaricati del controllo devono tener conto delle circostanze e utilizzare le prove fornite al momento (come per esempio la prova concretache il conducente ha effettuato frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico), e devono verificare che la loro interpretazione non influisca sulla corretta applicazione della normativa in materia di orari di guida dei conducenti, incidendo così sulla sicurezza stradale.
• gli Stati membri possono utilizzare un software di analisi configurato per integrare un margine di tolleranza nei calcoli dei tempi di guida ma devono essere consci del fatto che in questomodo possono sorgere problemi connessi alla dimostrazione delle prove in una fase successiva. In ogni caso, la tolleranza non può superare la soglia di 15 minuti per blocco di quattro ore e mezza (4,5) di guida.
• la tolleranza non deve discriminare o svantaggiare i conducenti nazionali o internazionali e deve essere presa in considerazione solo per le operazioni in cui il viaggio prevede soste frequenti o multiple.

Nota di orientamento 5

Oggetto: modulo di attestazione delle attività istituito dalla decisione della Commissione (2009/959/UE) del 14.12.2009 che modifica la decisione 2007/230/CE relativa ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.
Articoli: articoli 11, paragrafo 3, e 13 della direttiva 2006/22/CE.
Approccio da seguire: il modulo attestazione non è richiesto per le attività che possono essere registrate dal tachigrafo. Nell'ambito dei controlli stradali le registrazioni del tachigrafo sono la principale fonte di informazioni. La mancanza di registrazioni può essere giustificata solo se le registrazioni tachigrafiche, comprese quelle inserite manualmente, non sono state possibili per ragioni obiettive. In ogni caso, la serie completa delle registrazioni tachigrafiche, corredata laddove necessario dal suddetto modulo, deve essere accettata quale prova sufficiente della conformità con le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETS, fatti salvi i casi in cui sussista un fondato sospetto.
Il modulo riguarda determinate attività realizzate durante il periodo di cui all'articolo 15, paragrafo 7, lettera a), del regolamento (CEE) n. 3821/85, ossia la giornata in corso e i precedenti 28 giorni.
Il modulo può essere utilizzato quando un conducente:

- è stato assente per malattia,
- è stato in ferie, nell'ambito delle ferie annuali in conformità alla legislazione dello Stato membro in cui l'impresa è stabilita,
- è stato in congedo o in recupero,
- è stato alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETS,
- ha eseguito un altro lavoro diverso dalla guida,
- è stato disponibile,

e nei casi in cui non sia stato possibile registrare le attività realizzate con l'apparecchio di registrazione.
La casella "in congedo o in recupero" può essere utilizzata nelle situazioni in cui il conducente non abbia eseguito alcuna attività di guida o altro lavoro diverso dalla guida, o non sia stato disponibile, non sia stato assente per malattia o ferie annuali, ivi compresi i casi di disoccupazione parziale, scioperi o serrate.
Gli Stati membri non sono obbligati a imporre l'uso del modulo in caso di mancanza di registrazioni, ma se uno Stato membro ne impone l'utilizzo, il presente modulo standardizzato deve essere riconosciuto valido. In relazione ai consueti periodi di riposo giornalieri o settimanali, tuttavia, non si potranno richiedere moduli.
Il modulo in formato elettronico e stampabile nonché le informazioni riguardanti gli Stati membri che ne hanno reso obbligatorio l'uso sono disponibili al seguente indirizzo:
http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.
Il modulo è accettato in tutta l'UE nelle lingue ufficiali dell'UE. Il formato standardizzato facilita la comprensione in quanto contiene campi prestabiliti e numerati da compilare. Per i trasporti internazionali su strada (AETS), si raccomanda l'uso del modulo fornito dalla commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html).
Tutti i campi del modulo devono essere compilati a macchina. Per essere valido, il modulo deve essere firmato dal rappresentante dell'impresa e dal conducente prima dell'operazione di trasporto. Nel caso degli autotrasportatori autonomi, il conducente firma il modulo una volta in qualità di rappresentante dell'impresa e una volta in qualità di conducente.
È valido solo l'originale firmato. Il testo del modulo non può essere modificato. Il modulo non può essere prefirmato né modificato mediante dichiarazioni manoscritte. Una copia del modulo inviata via fax o in formato digitale può essere accettata nei casi autorizzati dalla legislazione nazionale.
Il modulo può essere stampato su carta recante il logo aziendale e gli estremi di contatto dell'impresa, ma i campi riguardanti le informazioni sull'impresa devono essere sempre compilati.

Nota di orientamento 6

Questione: registrazione del tempo trascorso a bordo di una nave traghetto o di un convoglio ferroviario su cui il conducente dispone di una branda o di una cuccetta.
Articolo: 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006
Approccio da seguire: in generale, ai sensi dell'articolo 4, lettera f), durante un periodo di riposo il conducente può disporre liberamente del proprio tempo. Tuttavia, i conducenti sono autorizzati a effettuare un periodo di interruzione o di riposo, giornaliero o settimanale, quando viaggiano a bordo di una nave traghetto o di un convoglio ferroviario, a condizione che dispongano di una branda o di una cuccetta. Questa situazione deriva dalla formulazione dell'articolo 9, paragrafo 2, che stabilisce che il tempo trascorso in viaggio «non è considerato come riposo o interruzione, **a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o unconvoglio ferroviario e disponga di una branda o di una cuccetta**».
Inoltre, in conformità dell'articolo 9, paragrafo 1, un **periodo di riposo giornaliero regolare** di almeno 11 ore effettuato a bordo di una nave traghetto o di un convoglio ferroviario (se ilconducente dispone di una branda o di una cuccetta) può essere interrotto al massimo in due occasioni per effettuare altre attività (come per esempio le operazioni di imbarco e di sbarco). La durata totale di queste due interruzioni non può essere superiore a 1 ora. In ogni caso, questo periodo non deve provocare una riduzione di un periodo di riposo giornaliero regolare.
Nel caso di riposo giornaliero effettuato in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore e il secondo di almeno 9 ore (come stabilito all'articolo 4, lettera g)), il numerodi interruzioni (al massimo 2) riguarda l'intero periodo di riposo giornaliero e non ciascuna parte di un riposo giornaliero effettuato in due periodi.
La deroga di cui all'articolo 9, paragrafo 1, non si applica al periodo di riposo settimanale, indipendentemente dal fatto che sia ridotto o regolare

Allegato 2

Chiarimento della Commissione 1
Argomento: Regolamenti nazionali ispirati dalle normative dell'UE
Articolo: ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, articoli 1, 2, 11 del regolamento.
Questione sollevata:
il diritto tedesco prevede che le regole dell'UE in materia di tempi di guida, pause e periodi di riposo introdotte dal regolamento (CE) n. 561/2006 si applichino anche ai «veicoli commerciali» più piccoli di quelli di cui all'articolo 2.1, lettera a), del regolamento, ovvero ai veicoli superiori a 2,8 tonnellate
Chiarimento:
il fatto che alcuni tipi di trasporto stradale non rientrino nel campo di applicazione del regolamento non significa che non siano soggetti ad alcuna normativa. Al contrario, la disposizione implica che gli Stati membri sono liberi di legiferare in questo ambito. Se lo fanno, nulla impedisce loro di adottare norme nazionali che traggono ispirazione dalla legislazione dell'UE o sono identiche ad essa.
Commento
Chiarimento dei servizi della Commissione europea alle autorità del Lussemburgo (comunicazione del febbraio 1993)

Chiarimento della Commissione 2

Argomento: veicoli condotti a fini di riparazione, lavaggio o manutenzione
Articolo: 1, 2, 4 *bis*, 4 *ter*
Questione sollevata:
veicoli condotti a fini di riparazione, lavaggio o manutenzione
Chiarimento:
A norma dell'articolo 4, lettera a, per «trasporto su strada» si intende 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. Ne consegue che quando un conducente guida un veicolo allo scopo di recarsi in un'officina, un autolavaggio, una stazione di rifornimento, in varie sedi per restituire o prendere in consegna veicoli dai clienti viaggiando interamente o in parte su strade aperte al pubblico, questo tipo di viaggi rientra nella categoria di trasporti di cui al regolamento (CE) n. 561/2006. Tale disposizione si applica a ciascun conducente indipendentemente dal fatto che abbia un impiego temporaneo o permanente.
L'articolo 1 del regolamento stabilisce tuttavia che le norme in materia di tempi di guida, pause e periodi di riposo si applicano ai conducenti impegnati nel trasporto merci e passeggeri su strada. A seconda delle specifiche circostanze, le mansioni dei dipendenti di talune imprese

possono, per loro natura, non contemplare l'attività di trasporto merci o passeggeri su strada tra le loro funzioni. In questi casi, i dipendenti non verrebbero impegnati in attività di trasporto di merci, come definito dal regolamento, e sarebbero così al di fuori del campo di applicazione delle sue disposizioni.
In ogni caso, nulla impedisce agli Stati membri di applicare le regole previste dal regolamento anche ad altre operazioni di trasporto o a veicoli o autisti non espressamente contemplate dal regolamento in oggetto.
Commento
Chiarimento dei servizi della Commissione europea alle autorità del Lussemburgo (comunicazione del febbraio 1993)

Chiarimento della Commissione 3

Argomento: Veicoli utilizzati come punti vendita locali nei mercati locali
Articolo: 13, lettera f), del regolamento (CEE) n. 3820/85 e 13 (1) lettera d) del regolamento (CE) n. 561/2006
Questione sollevata:
i veicoli impiegati come punti vendita locali presso i mercati locali o per le vendite porta a porta potevano essere esentati dalle norme in materia di orari di guida dei conducenti ai sensi dell'articolo 13 (1) lettera f), del regolamento (CEE) n. 3820/85. Questa possibilità non esiste più con il regolamento n. 561/2006. I conducenti di tali veicoli non guidano su lunghe distanze e per molte ore e la loro attività professionale principale non è il trasporto di merci, bensì la loro vendita.

Chiarimento:
l'articolo 13 (1) lettera d), secondo trattino del regolamento (CE) n. 561/2006 consente l'esenzione ai veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate per il trasporto di materiale, impianti o macchinari di cui il conducente potrebbe aver bisogno nel corso della sua attività lavorativa. Tali veicoli devono essere utilizzati solo entro un raggio di 50 km dalla sede dell'impresa e a condizione che la loro guida non rappresenti l'attività prevalente del conducente.
La sentenza della Corte nella causa C-128/04 stabilisce che i termini «materiale o attrezzatura» debbano essere utilizzati per far riferimento non solo ad utensili e strumenti, bensì anche alle merci necessarie allo svolgimento del lavoro che è parte dell'attività principale del conducente del veicolo interessato.
In questo contesto, ciò implica che i veicoli utilizzati come punti vendita presso i mercati locali potrebbero essere esenti dal disposto dell'articolo in questione a condizione che la distanza di viaggio rientri entro un raggio di 50 km dalla sede della società e che la guida non rappresenti la principale attività del conducente.
Va fatto notare tuttavia che tale eccezione non è automatica, bensì soggetta alla decisione di ogni singolo Stato membro di permetterla entro il proprio territorio.
Commento
Chiarimento dei servizi della Commissione europea al membro del Parlamento europeo Patrick Doering (comunicazione del 12 novembre 2007)

Chiarimento della Commissione 4

Argomento: applicazione dell'articolo 26 del regolamento

Articolo: 26

Questione sollevata: ai sensi dell'articolo 26, «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.[…]».
L'esito di tale modifica è l'obbligo a installare l'attrezzatura di registrazione anche nei veicoli con peso massimo ammissibile pari a 3,5 tonnellate o inferiore.

Chiarimento: ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 3821/85, solo l'elenco di specifiche categorie di veicoli elencati all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 561/2006 è espressamente esentato dall'obbligo di installare l'apparecchio di registrazione.

Detto ciò, appare evidente che l'obiettivo primario del regolamento (CEE) n. 3821/85 è garantire l'attuazione efficace delle norme in materia di tempi di guida, tempi di riposo, ecc. indicati nel regolamento (CE) n. 561/2006 e assicurare il campo di applicazione di tali norme. Tuttavia, in assenza di un riferimento esplicito nel regolamento (CEE) n. 3821/85 al nuovo articolo 2 del regolamento (CE) 561/2006, un tale risultato può essere dedotto dalla lettura combinata degli articoli 2, 4 e 26 del regolamento (CE) n. 561/2006.
Pertanto, in base all'articolo 26, paragrafo 1), del regolamento n. 561/2006, le definizioni presentate nell'articolo 4 si applicano agli scopi del regolamento (CE) n. 3821 /85. L'articolo 4 contiene una definizione di «trasporti stradali», tuttavia tale espressione va letta alla luce delle restrizioni relative al campo di applicazione del termine di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 3821/85, con il risultato che i veicoli esentati dall'articolo 2 del regolamento (CE)

n. 561/2006 saranno analogamente esentati da ogni obbligo di installazione e utilizzo dell'apparecchio di registrazione.

Commento
Chiarimento dei servizi della Commissione europea alle autorità della Germania (comunicazione del 28 giugno 2006)

Chiarimento della Commissione 5

Argomento: Registrazione di un'attività mista di guida all'interno e al di fuori del campo di applicazione del regolamento.

Articolo: 3, lettera h), 13, lettera i

Questione sollevata: Registrazione di un'attività mista di guida all'interno e al di fuori del campo di applicazione del regolamento.

Chiarimento:
Ai sensi dell'articolo 3, lettera a), il regolamento non si applica ai trasporti su strada effettuati mediante «veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri». La disposizione prevede che il regolamento si applichi ai conducenti che effettuano questo tipo di servizio escluso solo nella misura in cui svolgano altresì attività che rientrano nel suo campo di applicazione, e solo in relazione a tali attività «incluse».
Oltre a ciò, l'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento prevede che un conducente registri come «altre mansioni» tutto il tempo impiegato alla guida di un veicolo usato a fini commerciali, che non rientra nel campo di applicazione del regolamento In altri termini, le attività di guida che non rientrano nelle definizioni di «tempo di guida» ai fini del regolamento non possono essere considerate come tempo restante ai sensi dell'articolo 4, lettera f), con il risultato che devono essere prese in considerazione nell'applicazione totale dell'articolo.
Pertanto, qualora un conducente di autobus dovesse svolgere servizi regolari, dovrà utilizzare le registrazioni del tachigrafo indipendentemente da quale attività di guida sia per lui prevalente, al di fuori o entro il campo di applicazione del regolamento. Per i viaggi che superano i 50km il conducente dovrebbe registrare i «tempi di viaggio», mentre per i gruppi

meno numerosi dovrebbe registrare la dicitura «fuori dal campo di applicazione» come «altre mansioni».

Commento
Chiarimento dei servizi della Commissione europea all'organizzazione italiana ANAV (comunicazione del 23 luglio 2007)

Allegato 3

Sintesi generale del REGOLAMENTO (CE) n. 561/2006

Articolo	Descrizione	Reati
1	Introduce il regolamento e definisce l'oggetto e gli obiettivi del documento	N.
2	Specifica il campo di applicazione del regolamento	No
3	Specifica i tipi di veicoli esentati dal regolamento	No
4	Riporta la definizione di taluni termini impiegati nel testo del regolamento. (nota: introduzione in questa sede del concetto di «riposo frazionato»)	No
5	Definisce l'età minima di conducenti e assistenti di guida	Sì
6	Stabilisce il limite di guida giornaliero, settimanale e quindicinale. Richiede la registrazione delle attività di guida fuori dal campo di applicazione e dei periodi di disponibilità in qualsiasi giorno entro il campo di applicazione.	Sì
7	Definisce i requisiti relativi alle interruzioni dalla guida, i limiti di guida e la struttura di un'interruzione qualificante.	Sì
8	Obbligo ai conducenti di applicare periodi di riposo giornalieri e settimanali e disposizioni applicabili. Introduce periodi di riposo regolari e ridotti e disposizioni sul relativo utilizzo. Obbligo a compensare il periodo di riposo settimanale ridotto.	Sì
9	Introduce le regole sulle possibilità ammesse di frazionare i periodi di riposo al fine di utilizzare i servizi di	Sì

	trasporto di una nave traghettoo di un convoglio ferroviario. Impone ai conducenti l'obbligo di registrare le attività lavorative prima e dopo aver preso in consegna un veicolo soggetto a registrazione. Richiede l'obbligo di registrare come «altre mansioni» l'attività di guida non rientrante nel campo di applicazione del regolamento.	
10	Definisce i regimi di pagamento inaccettabili. Richiede alle imprese di trasporto di rispettare il regolamento nell'organizzare il lavoro dei conducenti. Stabilisce la responsabilità delle imprese di trasporto per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti ovunque siano commesse. Definisce i limiti della responsabilità dell'impresa. Richiede a tutti i soggetti contrattuali il rispetto del regolamento nella redazione dei programmi e degli orari di lavoro. Definisce i requisiti degli operatori relativamente alle regolari attività di trasferimento e salvataggio dei dati digitali del tachigrafo.	Sì
11	Consente agli Stati membri di introdurre limiti più severi per i viaggi effettuati entro il territorio nazionale, che devono tenere conto anche di altri accordi. Applicabile solo ai viaggi effettuati all'interno del territorio nazionale.	No
12	Stabilisce il diritto del conducente di derogare alle disposizioni del regolamento in casi di emergenza e definisce le condizioni connesse all'esercizio di tale diritto di deroga.	No
13	Consente agli Stati membri di concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 compresi da un elenco definito per specifiche tipologie di veicoli che circolano all'interno del territorio nazionale.	No
14	Permette agli Stati membri de derogare all'applicazione delle disposizioni del regolamento in casi eccezionali per un periodo di tempo limitato	No
15	Stabilisce i requisiti che gli Stati membri devono soddisfare per porre in essere i controlli applicabili ai veicoli esentati ai sensi dell'articolo 3, lettera a).	No
16	Riguarda i servizi regolari passeggeri nei casi di mancato utilizzo del tachigrafo. Impone l'obbligo di produrre orari e registri di servizio. Decade in data 31/12/2007 in forza dell'articolo 26.	Sì
17	Definisce gli obblighi degli Stati membri in materia di relazioni e monitoraggio	No
18	Richiede agli Stati membri di adottare le disposizioni di legge necessarie all'attuazione del regolamento	No
19	Riguarda le sanzioni applicate dagli Stati membri in caso di infrazioni e delle disposizioni del regolamento. Definisce le caratteristiche di tali sanzioni e l'obbligo che le sanzioni per un'infrazione debbano essere inflitte una volta soltanto. Afferma il principio dell'extraterritorialità.	No
20	Introduce l'obbligo per il conducente di conservare ed essere in grado di fornire le prove relative a un'infrazione inflitta. Richiede ai conducenti che prestino la propria attività presso diverse imprese di trasporto di fornire a tali imprese le informazioni necessarie per garantire loro di adempiere ai propri obblighi.	Sì
21	Introduce l'obbligo di fermo del veicolo (divieto di circolazione) in caso di infrazioni tali da poter compromettere la sicurezza stradale. Richiede sanzioni amministrative per le imprese stabilite nello Stato membro in questione in caso di infrazioni.	No
22	Obbliga gli Stati membri ad accordarsi assistenza reciproca ai fini del monitoraggio della conformità al regolamento e dello scambio di informazioni concernenti le sanzioni applicate da uno Stato membro ai propri residenti	No
23	Impone un obbligo nei confronti della Commissione	No
24	Dettagli tecnici procedurali	No
25	Sancisce il diritto dello Stato membro di richiedere alla Commissione di esaminare i casi in cui sussistono differenze nelle modalità di attuazione ed esecuzione del regolamento.	No
26	Modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 (allinea i casi di esenzione, limita i casi di conservabilità dell'articolo 16)	No
27	Modifica il regolamento (CE) n. 2135/98	No
28	Abroga il regolamento 3820/85.	No
29	Indica la data di entrata in vigore del regolamento	No

Allegato 4

Sintesi generale del regolamento (CEE) n. 3821/85

Articolo	Descrizione	Reati
1	Definisce le modalità di costruzione, montaggio, utilizzazione e controllo degli apparecchi di registrazione quali parti integranti del regolamento	No
2	Condivide le definizioni del regolamento (CE) n. 561/2006	No
3	Con riferimento al regolamento (CE) n. 561/2006, definisce i veicoli sui quali devono essere installati tachigrafi e ne consente l'uso facoltativo ai veicoli al di fuori del campo di applicazione per i viaggi nazionali	Sì
4	Indica l'«apparecchio di controllo» comprese le sue «componenti»	No
5	Concerne l'omologazione e stabilisce i requisiti in materia di sicurezza. Riferimento alle specifiche tecniche in allegato.	No
6	Riguarda i marchi di omologazione. Riferimento all'allegato.	No
7	Gestione della procedura di omologazione	No
8	Ritiro dell'omologazione e procedure relative alle vertenze	No
9	Processo di omologazione del foglio di registrazione	No
10	Definisce i marchi di omologazione CEE quale autorità da utilizzare	No
11	Condizioni per il ritiro dell'omologazione	No
12	Procedure di montaggio e controllo (*workshop*)	No
13	Responsabilità congiunta di datore di lavoro e conducenti nel garantire la corretta installazione e il buon uso dell'apparecchio di controllo e della scheda del conducente	Sì
14	Disposizioni relative all'impiego degli apparecchi di controllo e alle schede del conducente	Sì
15	Maggiori disposizioni relative agli apparecchi di controllo e delle schede del conducente	Sì
16	Procedure in caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio di registrazione	Sì
17	Dettagli tecnici procedurali	No
18	Dettagli tecnici procedurali	No
19	Cooperazione tra Stati membri in materia di attuazione del regolamento	No
20	Dettagli tecnici procedurali	No
21	Data di entrata in vigore	No

Fonti

[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 recante modifica dei regolamenti (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e che abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio

[2] DIRETTIVA 2006/22/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 marzo 2006 sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio

[3] REGOLAMENTO (CEE) N. 3821/85 DEL CONSIGLIO del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

[4] REGOLAMENTO (CEE) N 543/69 del Consiglio del 25 marzo 1969 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

[5] 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.

[6] Accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS)
[7] Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006
[8] CGUE - Sentenza del 15 dicembre 1993, causa C-116/92
[9] CGUE - Sentenza del 29 aprile 2010, causa C-124/09
[10] CGUE - Sentenza del 9 novembre 1995, causa C-235/94