

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B** **REGOLAMENTO (CE) n. 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 15 marzo 2006

relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

Modificato da:

			Gazzetta ufficiale		
			n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009		L 300	88	14.11.2009
► <u>M2</u>	Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014		L 60	1	28.2.2014
► <u>M3</u>	Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020		L 249	1	31.7.2020
► <u>M4</u>	Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 aprile 2024		L 1258	1	2.5.2024

Rettificato da:

- **C1** Rettifica, GU L 79 del 25.3.2011, pag. 26 (561/2006)
- **C2** Rettifica, GU L 195 del 20.7.2016, pag. 83 (561/2006)
- **C3** Rettifica, GU L 191 del 16.6.2020, pag. 8 (561/2006)

▼B**REGOLAMENTO (CE) n. 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO****del 15 marzo 2006****relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale
nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del
Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il
regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)****CAPO I****DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE***Articolo 1*

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

Articolo 2

1. Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:
 - a) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate;

▼M3

- a *bis*) dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate; oppure

▼B

- b) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine.
2. Il presente regolamento si applica, a prescindere dal paese in cui il veicolo è immatricolato, al trasporto su strada effettuato:
 - a) esclusivamente all'interno della Comunità; o
 - b) fra la Comunità, la Svizzera e i paesi che sono parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.
3. L'AETR si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto internazionale su strada che si svolgono in parte al di fuori delle zone di cui al precedente paragrafo 2, ai:
 - a) veicoli immatricolati nella Comunità o in Stati che sono parte dell'AETR, per la totalità del tragitto;
 - b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETR, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETR;

▼B

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

Articolo 3

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

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

▼M3

- a *bis*) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per:

- i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o

- ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente,

solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;

▼B

- 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;

▼M3

- h *bis*) veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;

▼B

- 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.

▼B*Articolo 4*

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- a) «trasporto su strada»: qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci;
- b) «veicolo»: veicoli a motore, trattori, rimorchi o semirimorchi ovvero una combinazione di questi veicoli, ove con tali termini si intende:
 - «veicolo a motore»: qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, normalmente adibito al trasporto di passeggeri o di merci,
 - «trattore»: qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, concepito in particolare per tirare, spingere o azionare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine,
 - «rimorchio»: qualsiasi mezzo di trasporto destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore o ad un trattore,
 - «semirimorchio»: un rimorchio privo di assale anteriore, collegato in maniera che una parte considerevole del peso di detto rimorchio e del suo carico sia sostenuta dal trattore o dal veicolo a motore;

▼C1

- c) «conducente»: chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo nel contesto delle proprie mansioni per poterlo, all'occorrenza, guidare;

▼B

- d) «interruzione»: ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo;
- e) «altre mansioni»: le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida», ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti;
- f) «riposo»: ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;
- g) «periodo di riposo giornaliero»: il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il «periodo di riposo giornaliero regolare» sia il «periodo di riposo giornaliero ridotto»:
 - «periodo di riposo giornaliero regolare»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione,
 - «periodo di riposo giornaliero ridotto»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore;
- h) «periodo di riposo settimanale»: periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il «periodo di riposo settimanale regolare» sia il «periodo di riposo settimanale ridotto»:
 - «periodo di riposo settimanale regolare»: ogni tempo di riposo di almeno 45 ore;

▼B

- «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;

▼M4

- n) «servizio regolare passeggeri»: i «servizi regolari» e i «servizi regolari specializzati» quali definiti all'articolo 2, punti 2), e 3), rispettivamente, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, nazionali o internazionali;
- n bis) «servizio occasionale passeggeri»: i «servizi occasionali» quali definiti all'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009, nazionali o internazionali;

▼B

- 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;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

▼M3

- r) «trasporto non commerciale»: qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.

▼B

CAPO II

PERSONALE VIAGGIANTE, TEMPI DI GUIDA, INTERRUZIONI E PERIODI DI RIPOSO*Articolo 5*

1. L'età minima dei conducenti è fissata a 18 anni.
2. L'età minima degli assistenti alla guida è fissata a 18 anni. Ogni Stato membro può tuttavia ridurre l'età minima degli assistenti alla guida a 16 anni, purché:
 - a) il trasporto sia effettuato in un unico Stato membro ed entro un raggio di 50 km dalla base operativa del veicolo, ivi compresi i comuni il cui centro si trova entro tale raggio;
 - b) la riduzione dell'età minima miri alla formazione professionale; e
 - c) nel rispetto dei limiti fissati in materia d'occupazione dalle disposizioni nazionali dello Stato membro.

Articolo 6

1. Il periodo di guida giornaliero non deve superare 9 ore.
Il periodo di guida giornaliero può tuttavia essere esteso fino a 10 ore, non più di due volte nell'arco della settimana.
2. Il periodo di guida settimanale non deve superare 56 ore e non deve superare l'orario di lavoro massimo di cui alla direttiva 2002/15/CE.
3. Il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 ore.
4. I periodi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i periodi passati alla guida sia nella Comunità che nei paesi terzi.

▼M3

5. Il conducente registra fra le «altre mansioni» i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché «i tempi di disponibilità», di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾. Tali dati sono

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

▼ M3

registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

▼ B*Articolo 7*

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

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

▼ M4

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

▼ M3

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

▼ B*Articolo 8*

1. I conducenti rispettano i periodi di riposo giornalieri e settimanali.
2. I conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

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

▼ M4

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

▼ B

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.

▼ B

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.

▼ M3

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

- a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure
- b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore.

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

In deroga al primo comma, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che il conducente effettui trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente.

▼ M1

6 bis. ► **M4** In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che: ◀

▼ M4

▼ M1

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

▼ M1

- 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.

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.

▼ M4

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

▼ M3

6 *ter*. Ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti a norma del paragrafo 6, terzo comma, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.

▼ B

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.

▼ M3

8. I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.

8 *bis*. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.

▼M3

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma del paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo.

▼B

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

▼M3

10. Entro il 21 agosto 2022 la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio se possono essere adottate norme più adeguate per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri, ai sensi dell'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009.

Articolo 8 bis

1. La Commissione provvede affinché i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette. La Commissione pubblica un elenco di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia:

- prevenzione e rilevamento delle intrusioni;
- illuminazione e visibilità;
- punto di contatto e procedure in casi di emergenza;
- servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere;
- possibilità di acquisto di cibo e bevande;
- connessioni che permettono la comunicazione;
- alimentazione elettrica.

L'elenco di tali aree di parcheggio è pubblicato su un sito web ufficiale unico, regolarmente aggiornato.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 *bis* per definire norme che forniscano ulteriori dettagli circa il livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di cui al paragrafo 1 e le procedure riguardanti la certificazione delle aree di parcheggio.

3. Tutte le aree di parcheggio che sono state certificate possono recare indicazione di tale certificazione, conformemente alle norme e alle procedure dell'Unione.

▼ M3

In conformità dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, gli Stati membri devono incoraggiare la creazione di spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada.

4. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture di parcheggio sicure, nonché circa lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette certificate conformemente agli atti delegati di cui al paragrafo 2. Tale relazione può contenere un elenco di misure volte ad accrescere il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e protette.

▼ B*Articolo 9***▼ M3**

1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o di riposo settimanale ridotto è messa a disposizione del conducente una cabina letto, una branda o una cuccetta.

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario soltanto se:

- a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e
- b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.

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

▼ B

3. Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarvi 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».

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

▼M3*Articolo 9 bis*

Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri. Detta relazione è incentrata, in particolare, sull'impatto potenziale di tali sistemi sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Tale relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.

▼B

CAPO III

RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI TRASPORTO*Articolo 10***▼M3**

1. È vietato alle imprese di trasporto offrire ai conducenti, siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione della stessa, ogni forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.

▼B

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:

▼B

- i) garantisce che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo e dalla carta del conducente secondo la frequenza stabilita dallo Stato membro, e che siano trasferiti con maggiore frequenza affinché vengano trasferiti tutti i dati relativi alle attività intraprese dall'impresa, o per conto della stessa;
 - ii) garantisce che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederlo, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali dell'impresa;
- b) Nel presente paragrafo, il termine «trasferimento» corrisponde alla definizione di cui all'allegato IB, capo I, lettera s), del regolamento (CEE) n. 3821/85.
- c) Il periodo massimo entro il quale i dati pertinenti sono trasferiti ai sensi della precedente lettera a), punto i) è stabilito dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

CAPO IV**DEROGHE***Articolo 11*

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

Articolo 12

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.

▼M3

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali, il conducente può altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.

▼ M3

Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo, o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

▼ B*Articolo 13*

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

- a) veicoli di proprietà delle autorità pubbliche, o da queste noleggiati senza conducente, e destinate ad effettuare servizi di trasporto che non fanno concorrenza a imprese private di trasporto;
- b) veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per trasporto di merci nell'ambito della loro specifica attività professionale entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa;
- c) trattori agricoli e forestali utilizzati per attività agricole o forestali entro un raggio di 100 km dal luogo dove è basata l'impresa che è proprietaria del veicolo o l'ha preso a noleggio o in leasing;

▼ C3

- d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima ammissibile 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 ⁽¹⁾ per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

⁽¹⁾ GU L 15 del 21.1.1998, pag. 14.

▼ C3

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

▼ M3

- e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2 300 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e che non confinino con nessun altro Stato membro;

▼ C3

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

▼ B

- 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;

▼ C1

- 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 raccolta e smaltimento dei rifiuti domestici a domicilio, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;

▼ B

- 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;

▼ C2

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

▼ B

- 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;

▼B

- 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 ►**M2** cento km ◄;

▼M3

- q) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine per l'edilizia per un'impresa edile entro un raggio di 100 km al massimo dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;
- r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.

▼B

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

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

- servizi regolari nazionali di trasporto passeggeri, i cui orari siano confermati dalle autorità (in tal caso possono essere permesse unicamente le deroghe relative alle interruzioni); e
- operazioni nazionali di trasporto merci su strada, per conto proprio o di altri, che non hanno impatto sul mercato unico e sono necessarie per mantenere alcuni settori dell'industria sul territorio interessato, ove le disposizioni di deroga del presente regolamento impongono un raggio massimo di 100 km.

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

Articolo 14

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

▼M3

2. In casi urgenti, nel contesto di circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite motivazioni. La Commissione pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico.

▼B

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

▼M3*Articolo 15*

Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di norme nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle pertinenti norme nazionali applicabili a tali conducenti.

▼B

CAPO V

PROCEDURE DI CONTROLLO E SANZIONI*Articolo 16*

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

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

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

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

3. Il registro di servizio:

▼M3

- a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo minimo che comprende il giorno del controllo e i 56 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;

▼B

- 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.

▼M4

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

▼M4

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

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

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

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

Tale valutazione riguarda l'elaborazione di un foglio di viaggio digitale contenente le informazioni richieste a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009 affinché tali informazioni possano essere registrate elettronicamente prima dell'inizio del viaggio in un'interfaccia multilingue cui hanno accesso gli operatori. A tal fine, la Commissione può anche valutare la possibilità di elaborare uno o più nuovi moduli per il sistema di informazione del mercato interno istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

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

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

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1).

▼B*Articolo 17*

1. Per permettere alla Commissione di elaborare una relazione biennale sull'attuazione da parte degli Stati membri del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85, nonché sull'evoluzione dei settori considerati, gli Stati membri comunicano alla Commissione le necessarie informazioni, utilizzando il formulario tipo stabilito dalla decisione 93/173/CEE ⁽¹⁾.
2. Le informazioni devono essere trasmesse alla Commissione entro il 30 settembre dell'anno successivo al biennio cui la relazione si riferisce.
3. Detta relazione indica in che misura si sia fatto ricorso alle disposizioni di deroga di cui all'articolo 13.
4. La Commissione trasmette la relazione al Consiglio e al Parlamento europeo entro tredici mesi dalla scadenza del biennio cui questa si riferisce.

▼M4*Articolo 17 bis*

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

▼B*Articolo 18*

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

*Articolo 19***▼M3**

1. Gli Stati membri stabiliscono norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive e proporzionate alla gravità delle infrazioni, come indicato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione, come pure il metodo e i criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Essi provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e misure nonché delle eventuali modifiche. La Commissione si assicura che tali informazioni

⁽¹⁾ GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33.

⁽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 (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

▼M3

siano pubblicate in un sito web pubblico dedicato in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri.

▼M4

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

▼B

In via eccezionale, allorquando viene constatata un'infrazione:

- che non è stata commessa sul territorio dello Stato membro interessato, e
- che è stata commessa da un'impresa stabilita o da un conducente la cui sede di lavoro è situata in un altro Stato membro o in un paese terzo,

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

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

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

Articolo 20

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

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

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

Articolo 21

Per affrontare i casi in cui uno Stato membro ritenga che vi sia stata una violazione del presente regolamento tale da poter chiaramente compromettere la sicurezza stradale, lo Stato membro dà potere all'autorità competente di procedere al fermo del veicolo in questione fino alla rimozione della causa della violazione. Gli Stati membri possono obbligare il conducente ad osservare un periodo di riposo giornaliero. Gli

▼B

Stati membri, se del caso, possono inoltre ritirare, sospendere o limitare la licenza dell'impresa qualora essa sia stabilita nello Stato membro in questione o ritirare, sospendere o limitare la patente di guida del conducente. La Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2, sviluppa orientamenti volti a promuovere un'applicazione armonizzata delle disposizioni del presente articolo.

*Articolo 22***▼M3**

1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione tra loro e si prestano reciproca assistenza senza indebito ritardo per facilitare l'applicazione sistematica del presente regolamento e la sua effettiva esecuzione, in conformità delle prescrizioni di cui all'articolo 8 della direttiva 2006/22/CE.

▼B

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

- a) le violazioni delle disposizioni del capo II commesse da non residenti e le eventuali sanzioni applicate;
- b) eventuali sanzioni applicate da uno Stato membro ai propri residenti per tale genere di violazioni commesse in altri Stati membri;

▼M3

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

▼B

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

▼M3

3 *bis*. Ai fini dello scambio di informazioni nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri ricorrono agli organismi di collegamento intracomunitario, designati a norma dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE.

3 *ter*. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

▼B

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

Articolo 23

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

▼M3*Articolo 23 bis*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8 *bis* è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2020.

▼M3

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8 *bis* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹⁾.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8 *bis* entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

▼B*Articolo 24*

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

▼M3

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

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

▼B

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 25

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

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

⁽¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

▼B

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

▼M3

2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1, lettera b), la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono approcci comuni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 *bis*.

▼B

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

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

- 1) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Articolo 2

Ai fini del presente regolamento vengono applicate le definizioni figuranti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 (*).

(*) GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.»

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

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

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

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

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

▼B

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

4) L'articolo 15 è modificato come segue:

— Al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

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

- a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato dal conducente, inserendo su tale tabulato:
 - i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;
 - ii) i periodi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d).
- b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio di controllo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.»

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

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

- a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato I, essere inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure
- b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

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

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

▼B

- «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 (*), 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 .

(*) GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.»

— Il paragrafo 4 è abrogato.

— Il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

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

- i) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei quindici giorni precedenti,
- ii) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta, e
- iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

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

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

- i) la carta di conducente di cui è titolare,
- ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006, e
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I.

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

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



Articolo 27

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

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

«1. a) Dal ventesimo giorno successivo alla pubblicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 (*), i veicoli immessi in circolazione per la prima volta dovranno essere muniti di un apparecchio di controllo conforme alle disposizioni di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85.

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

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

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

Articolo 28

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

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

Articolo 29

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

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