

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

del 15 marzo 2006

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione [1],

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

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

considerando quanto segue:

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

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

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

Règlement (CE) no 561/2006 du Parlement européen et du Conseil

du 15 mars 2006

relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social européen [2],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3] au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

considérant ce qui suit:

(1) Dans le domaine des transports routiers, le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route [4] visait à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus.

(2) La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier [5] impose aux États membres d'adopter des mesures limitant la durée maximale hebdomadaire du travail des travailleurs mobiles.

(3) Des difficultés ont été rencontrées en ce qui concerne l'uniformité de l'interprétation, de l'application, de l'exécution et du contrôle, dans tous les États membres, de certaines dispositions du règlement (CEE) no 3820/85 relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos à observer par les conducteurs effectuant des

la loro formulazione alquanto generica.

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

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

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

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

(8) Le disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada del 1o luglio 1970 (AETR), e successive modificazioni, dovrebbero continuare ad applicarsi ai trasporti su strada di merci e passeggeri effettuati da veicoli immatricolati negli Stati membri o in altri paesi parti dell'AETR per tutto il percorso effettuato, se tale percorso è compiuto da, per o attraverso il territorio della Comunità e quello di un paese al di fuori della Comunità, della Svizzera e dei paesi parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo. È importante modificare l'AETR entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento per conformarlo alle disposizioni del medesimo.

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

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

transports routiers nationaux et internationaux à l'intérieur de la Communauté, en raison du caractère général des termes dans lesquels ces règles sont rédigées.

(4) Il est souhaitable que lesdites dispositions soient appliquées d'une façon efficace et uniforme si l'on veut que leurs objectifs soient atteints et que l'application des règles ne soit pas discréditée. Il convient, par conséquent, d'établir un ensemble de règles plus claires et plus simples, qui seront plus facilement comprises, interprétées et appliquées par le secteur des transports routiers et par les autorités chargées de leur application.

(5) Les mesures prévues par le présent règlement concernant les conditions de travail ne devraient pas porter atteinte au droit des partenaires sociaux d'établir, au moyen de conventions de travail collectives ou dans un autre cadre, des dispositions plus favorables aux travailleurs.

(6) Il est souhaitable de définir clairement le champ d'application du présent règlement en précisant quelles sont les principales catégories de véhicules visées.

(7) Le présent règlement devrait s'appliquer aux transports routiers effectués soit exclusivement dans la Communauté, soit entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

(8) L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 1er juillet 1970 (ci-après "l'AETR"), tel que modifié, devrait continuer de s'appliquer aux transports par route de marchandises ou de voyageurs effectués par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays qui est partie contractante à l'AETR, pour l'ensemble du trajet, à savoir tant la partie située entre la Communauté et un pays tiers, autre que la Suisse et les pays parties contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen, que la partie traversant le territoire d'un tel pays. Il est essentiel de modifier l'AETR le plus tôt possible, idéalement dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, afin de mettre ses dispositions en conformité avec le présent règlement.

(9) Dans le cas des transports par route effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, les dispositions de l'AETR devraient s'appliquer à la partie du trajet qui est effectuée à l'intérieur de la Communauté ou à l'intérieur des pays qui sont parties à l'AETR.

(10) Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du présent règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en

Comunità.

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

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

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

(14) Per garantire un'attuazione efficace è essenziale che, dopo un periodo transitorio, le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli stradali, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 28 giorni precedenti.

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

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

(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida

question appartient à la Communauté.

(11) Si une modification des règles communautaires internes dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'AETR, les États membres devraient joindre leurs efforts pour obtenir dès que possible une telle modification, conformément à la procédure prévue dans l'AETR.

(12) La liste des exemptions devrait être mise à jour pour tenir compte de l'évolution du secteur du transport routier au cours des dix-neuf dernières années.

(13) Tous les termes clés devraient être définis de façon exhaustive afin de faciliter l'interprétation et de garantir une application uniforme du présent règlement. En outre, il convient de viser à garantir une interprétation et une application uniformes du présent règlement par les autorités de contrôle nationales. La définition du terme "semaine" qui figure dans le présent règlement ne devrait pas empêcher le conducteur de commencer sa semaine de travail n'importe quel jour de la semaine.

(14) Afin de garantir l'efficacité de l'exécution, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers et après une période transitoire, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en cours et des vingt-huit jours précédents ont été correctement respectés.

(15) Les règles de base concernant les durées de conduite doivent être clarifiées et simplifiées pour permettre un contrôle efficace et uniforme de leur application au moyen du tachygraphe numérique, comme le prévoient le règlement (CEE) no 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route [6] et le présent règlement. En outre, par l'intermédiaire d'un comité permanent, les autorités chargées de faire respecter ce dernier règlement dans les États membres devraient s'efforcer de parvenir à une interprétation commune de son application.

(16) Il a été constaté que les dispositions du règlement (CEE) no 3820/85 permettaient de programmer les durées de conduite et les temps de repos journaliers de telle manière qu'un conducteur pouvait être amené à conduire trop longtemps sans prendre une pause complète, ce qui entraînait une réduction de la sécurité routière et une détérioration des conditions de travail des conducteurs. Il convient, par conséquent, de veiller à ce que le fractionnement des pauses n'entraîne pas d'abus.

(17) Le présent règlement vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général. Il vise à atteindre cet objectif principalement

massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. Dato che tali disposizioni garantiscono un riposo adeguato, e tenuto conto anche dell'esperienza acquisita negli ultimi anni in materia di applicazione, un sistema di compensazione per i periodi di riposo giornalieri ridotti non è più necessario.

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

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

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

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

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

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

(24) Gli Stati membri dovrebbero stabilire regole opportune per i veicoli impiegati nei servizi regolari di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 km. Tali regole dovrebbero garantire un livello di

au moyen des dispositions relatives au temps de conduite maximum par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives, de la disposition obligeant un conducteur à prendre un temps de repos hebdomadaire normal au moins une fois sur une période de deux semaines consécutives, et des dispositions qui prévoient qu'en aucun cas un temps de repos journalier ne peut être inférieur à une période ininterrompue de neuf heures. Cet ensemble de dispositions garantissant un repos adéquat, et compte tenu également de l'expérience acquise ces dernières années en matière d'application des règles, un système de compensation pour les temps de repos journaliers réduits n'est plus nécessaire.

(18) De nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté comportent un trajet en navire transbordeur ou en train. Il conviendrait donc d'établir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos journaliers et les pauses dans ce type de trajet.

(19) En vue de l'augmentation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs, il est souhaitable que, dans l'intérêt de la sécurité routière et d'un meilleur déroulement des contrôles routiers et des contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les durées de conduite, les temps de repos et les pauses commencés dans d'autres États membres ou dans des pays tiers soient pris en compte et qu'il soit établi si les règles pertinentes ont été entièrement et correctement respectées.

(20) Le principe de la responsabilité des entreprises de transport devrait s'étendre au moins aux entreprises de transport qui sont des personnes morales ou physiques, et ne devrait pas exclure les poursuites à l'encontre des personnes physiques qui seraient les auteurs, les instigateurs ou les complices d'une infraction au présent règlement.

(21) Il est nécessaire que les conducteurs travaillant pour plusieurs entreprises de transport fournissent à chacune d'elles les informations dont elles ont besoin pour assumer leurs responsabilités dans le cadre du présent règlement.

(22) Pour favoriser le progrès social et améliorer la sécurité routière, chaque État membre devrait conserver le droit d'adopter certaines mesures appropriées.

(23) Les dérogations nationales devraient refléter les changements survenus dans le secteur du transport routier et être limitées aux éléments qui ne sont actuellement pas soumis à la concurrence.

(24) Les États membres devraient établir des règles pour les véhicules utilisés pour assurer le transport de voyageurs par des services réguliers sur un parcours de la ligne qui ne dépasse pas 50 km. Ces règles

tutela adeguato per quanto attiene a tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo disciplinati.

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

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

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

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

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

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

(31) Il regolamento (CEE) n. 3821/85 dovrebbe essere modificato allo scopo di precisare talune

devraient assurer une protection adéquate en ce qui concerne la durée de conduite permise et les pauses et temps de repos obligatoires.

(25) Il convient, pour la bonne application du présent règlement, que tous les services réguliers de transport de voyageurs, nationaux et internationaux, soient contrôlés au moyen d'un dispositif d'enregistrement standard.

(26) Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions frappant les infractions au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. L'immobilisation possible du véhicule en cas d'infraction grave devrait également figurer dans l'échelle commune des mesures que les États membres peuvent appliquer. Les dispositions du présent règlement relatives aux sanctions ou aux procédures n'affectent pas les règles nationales concernant la charge de la preuve.

(27) Il est souhaitable, pour assurer une application claire et effective, d'établir des dispositions uniformes sur la responsabilité des entreprises de transport et des conducteurs pour les infractions au présent règlement. Cette responsabilité peut, selon le cas, aboutir à des sanctions pénales, civiles ou administratives dans les États membres.

(28) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de règles communautaires claires relatives aux durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison de la nécessité d'une action coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [7].

(30) Comme la directive 2003/59/CE [8] contient des dispositions relatives à l'âge minimal des conducteurs, qui doivent être transposées avant 2009, le présent règlement ne doit contenir que des dispositions transitoires en ce qui concerne l'âge minimal des équipages.

(31) Le règlement (CEE) no 3821/85 devrait être modifié afin de préciser les obligations spécifiques aux

disposizioni specifiche relative alle imprese di trasporto e ai conducenti, accrescere la certezza delle regole e agevolare le verifiche sull'osservanza delle norme in materia di periodi di guida e di riposo ai punti di controllo stradali.

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

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

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

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

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

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

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

Disposizioni introduttive

Articolo 1

Il presente regolamento disciplina periodi di guida,

entreprises de transport et à leurs conducteurs ainsi que d'assurer la sécurité juridique et de faire mieux respecter la durée de conduite et les temps de repos lors des contrôles routiers.

(32) Le règlement (CEE) no 3821/85 devrait également être modifié afin de garantir la sécurité juridique pour ce qui est des nouvelles dates d'introduction du tachygraphe numérique et de mise à disposition de cartes de conducteur.

(33) L'introduction, conformément au règlement (CE) no 2135/98, d'un dispositif d'enregistrement permettant l'enregistrement électronique des activités du chauffeur sur sa carte de conducteur pendant une période de 28 jours et des activités du véhicule pendant une période de 365 jours permettra à l'avenir des contrôles routiers plus rapides et plus complets.

(34) En ce qui concerne les contrôles routiers, la directive 88/599/CEE [9] ne prévoit rien d'autre que le contrôle des durées de conduite journalières, des temps de repos journaliers ainsi que des pauses. Avec l'introduction de l'appareil numérique d'enregistrement, les données du conducteur et du véhicule seront stockées électroniquement et pourront être évaluées électroniquement sur place. Cela devrait permettre, dans le temps, un contrôle simple pendant les temps de repos journaliers normaux et réduits, les temps de repos hebdomadaires normaux et réduits et le repos compensatoire.

(35) L'expérience indique que les dispositions du présent règlement et, en particulier, celles relatives à la durée maximale de conduite prescrite pour une durée de deux semaines ne sont respectées que si des contrôles routiers efficaces et effectifs de la période complète sont effectués.

(36) L'application des dispositions légales en ce qui concerne le tachygraphe numérique devrait être conforme au présent règlement, afin d'obtenir une efficacité optimale en matière de contrôle et d'application de certaines dispositions de la législation sociale du transport par route.

(37) Pour des motifs de clarté et de rationalisation, le règlement (CEE) no 3820/85 devrait être abrogé et remplacé par le présent règlement,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

Disposições introdutivas

Article premier

Le présent règlement fixe les règles relatives aux

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

Articolo 2

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

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

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

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

a) esclusivamente all'interno della Comunità; o

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

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

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

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

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

Articolo 3

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

durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique au transport routier:

a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou

b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.

2. Le présent règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:

a) exclusivement dans la Communauté; ou

b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

3. L'AETR s'applique, à la place du présent règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 2, pour:

a) les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet;

b) les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR.

Les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles du présent règlement, de telle sorte que les dispositions principales du présent règlement s'appliquent, par le biais de l'AETR, à ces véhicules pour toute partie du trajet effectuée à l'intérieur de la Communauté.

Article 3

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:

- | | |
|--|---|
| <p>a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;</p> <p>b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;</p> <p>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;</p> <p>d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;</p> <p>e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;</p> <p>f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;</p> <p>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;</p> <p>h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;</p> <p>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.</p> | <p>a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;</p> <p>b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;</p> <p>c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;</p> <p>d) véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage;</p> <p>e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;</p> <p>f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;</p> <p>g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;</p> <p>h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;</p> <p>i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.</p> |
|--|---|

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,

Article 4

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "transport par route": tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises;
- b) "véhicule": un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules, tels que définis ci-après:
- "véhicule automobile": tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, à l'exception des véhicules qui se déplacent en permanence sur des rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises;

- "trattore": qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, concepito in particolare per tirare, spingere o azionare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine,
- "rimorchio": qualsiasi mezzo di trasporto destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore o ad un trattore,
- "semirimorchio": un rimorchio privo di assale anteriore, collegato in maniera che una parte considerevole del peso di detto rimorchio e del suo carico sia sostenuta dal trattore o dal veicolo a motore;
- c) "conducente": chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo;
- d) "interruzione": ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo;
- e) "altre mansioni": le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla "guida", ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti;
- f) "riposo": ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;
- g) "periodo di riposo giornaliero": il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il "periodo di riposo giornaliero regolare" sia il "periodo di riposo giornaliero ridotto":
- "periodo di riposo giornaliero regolare": ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione,
- "periodo di riposo giornaliero ridotto": ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore;
- h) "periodo di riposo settimanale": periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il "periodo di riposo settimanale regolare" sia il "periodo di riposo settimanale ridotto":
- "véhicule tracteur": tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, qui ne se déplace pas en permanence sur des rails et qui est conçu spécialement pour tracter, pousser ou déplacer des remorques, des semi-remorques, des engins ou des machines;
- "remorque": tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un véhicule tracteur;
- "semi-remorque": une remorque sans essieu avant accouplée de telle manière qu'une partie importante de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur ou le véhicule automobile;
- c) "conducteur": la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;
- d) "pause": toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;
- e) "autre tâche": toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;
- f) "repos": toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;
- g) "temps de repos journalier": la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un "temps de repos journalier normal" ou un "temps de repos journalier réduit":
- "temps de repos journalier normal": toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;
- "temps de repos journalier réduit": toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;
- h) "temps de repos hebdomadaire": une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un "temps de repos hebdomadaire normal" ou un "temps de repos hebdomadaire réduit";

<p>- "periodo di riposo settimanale regolare": ogni tempo di riposo di almeno 45 ore;</p> <p>- "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;</p> <p>i) "settimana": il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica;</p> <p>j) "tempo di guida": la durata dell'attività di guida registrata:</p> <p>- automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito all'allegato I e all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85; o</p> <p>- manualmente come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85.</p> <p>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;</p> <p>l) "periodo di guida settimanale": il periodo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana;</p> <p>m) "massa massima ammissibile": la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;</p> <p>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];</p> <p>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> <p>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</p>	<p>- "temps de repos hebdomadaire normal": toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;</p> <p>- "temps de repos hebdomadaire réduit": toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6;</p> <p>i) "semaine": la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures;</p> <p>j) "durée de conduite": durée de l'activité de conduite enregistrée:</p> <p>- automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85; ou</p> <p>- manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) no 3821/85;</p> <p>k) "durée de conduite journalière": la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;</p> <p>l) "durée de conduite hebdomadaire": la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;</p> <p>m) "masse maximale autorisée": la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;</p> <p>n) "services réguliers de transport de voyageurs": les services de transports nationaux et internationaux tels que définis à l'article 2 du règlement (CEE) no 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus [10];</p> <p>o) "conduite en équipage": la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;</p> <p>p) "entreprise de transport": toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des</p>
---	---

terzi che per conto proprio.

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

CAPO II

Personale viaggiante, tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo

Articolo 5

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

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

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

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

Articolo 6

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

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

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

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

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

5. Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi

transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;

q) "période de conduite": une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

CHAPITRE II

Équipages, durées de conduite, pauses et temps de repos

Article 5

1. L'âge minimal des receveurs est fixé à dix-huit ans.
2. L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Les États membres peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

a) le transport par route est effectué à l'intérieur d'un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d'attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;

b) la limite d'âge est abaissée à des fins de formation professionnelle; et

c) la mesure est conforme aux limites imposées par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.

Article 6

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.

4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.

5. Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que

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

Articolo 7

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

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

Articolo 8

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

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

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

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

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

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

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

tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) no 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Article 8

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

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

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

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

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

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

Articolo 9

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

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

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

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou
- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Article 9

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.

2. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.

3. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.

CAPO III

RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI TRASPORTO

Articolo 10

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT

Article 10

1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.

2. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) no 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) no 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.

3. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

Sans préjudice du droit des États membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les États membres peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les États membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

4. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement.

5. a) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85 et entrant dans le champ d'application du présent règlement:

i) veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige l'État membre et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;

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

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

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

CAPO IV

DEROGHE

Articolo 11

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

Articolo 12

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

Articolo 13

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

a) veicoli di proprietà delle autorità pubbliche, o da

ii) veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins douze mois après l'enregistrement et qu' au cas où un agent de contrôle en ferait la demande, ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise.

b) Aux fins du présent paragraphe, le terme "téléchargées" est interprété conformément à la définition figurant au Chapitre I, point s), de l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85.

c) La fréquence maximale à laquelle les données pertinentes sont téléchargées en application du point a) i), est fixée par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

DÉROGATIONS

Article 11

Chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux articles 6 à 9. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

Article 12

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

Article 13

1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, chaque État membre peut accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, applicables aux transports effectués par les véhicules suivants:

a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou

queste noleggiati senza conducente, e destinate ad effettuare servizi di trasporto che non fanno concorrenza a imprese private di trasporto;

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

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

d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati:

- dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio [11] per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale, oppure

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

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

e) veicoli operanti esclusivamente in isole di superficie non superiore a 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

loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées;

b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;

c) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;

d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

- par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service [11] pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou

- pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

e) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles;

f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;

g) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;

h) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les

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

inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;

i) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;

j) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;

k) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;

l) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;

m) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;

n) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;

o) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires;

p) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 50 km.

2. Les États membres informent la Commission des dérogations accordées en vertu du paragraphe 1 et la Commission en informe les autres États membres.

3. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er et qu'une protection appropriée des conducteurs soit assurée, un État membre peut accorder sur son territoire, après approbation de la Commission, des dérogations mineures au présent règlement pour les véhicules utilisés dans des zones prédéfinies dont la densité de population ne dépasse pas cinq habitants au kilomètre carré, dans les cas suivants:

- les services nationaux réguliers de transport de voyageurs dont les horaires sont confirmés par les autorités (dans ce cas, seules des dérogations concernant les pauses sont autorisées), et

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

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

Articolo 14

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

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

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

Articolo 15

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

CAPO V

PROCEDURE DI CONTROLLO E SANZIONI

Articolo 16

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

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

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

- les opérations nationales de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui qui n'ont aucune incidence sur le marché intérieur et sont nécessaires au maintien de certains secteurs d'activité sur le territoire concerné et lorsque les dispositions dérogatoires du présent règlement imposent un rayon maximal de 100 km.

Le transport routier effectué dans le cadre de ces dérogations peut comporter un déplacement vers une région dont la densité de population est de cinq habitants ou plus au kilomètre carré, mais uniquement pour commencer ou terminer le trajet. La nature et la portée de telles dérogations doivent être proportionnées.

Article 14

1. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations à l'application des articles 6 à 9 pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils notifient immédiatement à la Commission.

3. La Commission notifie aux autres États membres toute dérogation accordée au titre du présent article.

Article 15

Les États membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires.

CHAPITRE V

PROCÉDURES DE CONTRÔLE ET SANCTIONS

Article 16

1. Dans les cas où les véhicules n'ont pas été équipés d'un appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) no 3821/85, les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent:

a) aux services réguliers nationaux de voyageurs; et

b) aux services réguliers internationaux de voyageurs dont les terminaux de ligne se trouvent à une distance de cinquante kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres et dont la longueur de ligne ne dépasse pas cent kilomètres.

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

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

3. Il registro di servizio:

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

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

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

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

Articolo 17

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

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

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

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

Articolo 18

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

Articolo 19

1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente

2. L'entreprise de transport établit un horaire et un tableau de service indiquant, pour chaque conducteur, le nom, le point d'attache et l'horaire préétabli pour les différentes périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 est porteur d'un extrait du tableau de service et d'une copie de l'horaire de service.

3. Le tableau de service:

a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins les vingt-huit jours précédents; ces données sont mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un mois;

b) est signé par le dirigeant de l'entreprise de transport ou une personne autorisée à le représenter;

c) est conservé par l'entreprise de transport un an après l'expiration de la période qu'il couvre. L'entreprise de transport donne un extrait du tableau aux conducteurs intéressés qui en font la demande; et

d) est présenté et remis à un agent de contrôle habilité qui en fait la demande.

Article 17

1. Les États membres communiquent à la Commission, au moyen du compte rendu type établi par la décision 93/173/CEE [12], les informations nécessaires pour lui permettre d'établir tous les deux ans un rapport sur l'application du présent règlement et du règlement (CEE) no 3821/85, et sur l'évolution de la situation dans les domaines en question.

2. Ces informations parviennent à la Commission au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée.

3. Le rapport renseigne également sur l'usage qui a été fait des dérogations prévues par l'article 13.

4. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et au Conseil dans les treize mois qui suivent la fin la période de deux ans concernée.

Article 18

Les États membres adoptent les mesures nécessaires à l'application du présent règlement.

Article 19

1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent

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, allorché 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 1o 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

règlement et au règlement (CEE) no 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) no 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, second alinéa. La Commission informe les États membres en conséquence.

2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

À titre d'exception, lorsqu'est constatée une infraction:

- qui n'a pas été commise sur le territoire de l'État membre concerné, et
- qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans un autre État membre ou un pays tiers,

un État membre peut, jusqu'au 1er janvier 2009, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.

3. Lorsqu'un État membre ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

4. Les États membres veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) no 3821/85 par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.

Article 20

1. Le conducteur conserve toute preuve fournie par un État membre relative à une sanction ou à l'ouverture d'une procédure jusqu'à ce que la même infraction au présent règlement ne puisse plus entraîner une deuxième procédure ou une deuxième sanction conformément au présent règlement.

disposizioni del presente regolamento.

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

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

Articolo 21

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

Articolo 22

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

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

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

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

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

4. La Commissione facilita il dialogo tra gli Stati membri in materia di interpretazione e applicazione nazionali del presente regolamento per il tramite del

2. Le conducteur fournit la preuve visée au paragraphe 1 sur demande.

3. Un conducteur qui travaille pour plus d'une entreprise de transport ou qui est à la disposition de plus d'une entreprise de transport fournit suffisamment d'informations à chacune de ces entreprises pour lui permettre de se conformer au chapitre II.

Article 21

Afin de répondre aux cas où un État membre estime qu'une infraction au présent règlement a été commise, qui est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il peut habiliter l'autorité compétente à faire immobiliser le véhicule concerné jusqu'à ce qu'on ait remédié à la cause de l'infraction. Les États membres peuvent obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier. Le cas échéant, les États membres peuvent également procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction de la licence de l'entreprise, si ladite entreprise est établie dans l'État membre en question, ou procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction du permis de conduire d'un conducteur. La Commission élabore en conformité avec la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée des dispositions du présent article.

Article 22

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle du respect de celui-ci.

2. Les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

a) les infractions aux règles du chapitre II commises par les non-résidents et toutes sanctions imposées pour de telles infractions;

b) les sanctions imposées par un État membre à ses résidents pour ces infractions lorsqu'elles sont commises dans d'autres États membres.

3. Chaque État membre envoie régulièrement à la Commission les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application au niveau national des dispositions du présent règlement et la Commission les transmet aux autres États membres sous forme électronique.

4. La Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent

comitato di cui all'articolo 24, paragrafo 1.

Articolo 23

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

Articolo 24

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

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 25

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

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

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

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

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

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

1) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

"Articolo 2

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

règlement par le biais du comité visé à l'article 24, paragraphe 1.

Article 23

La Communauté engage avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

Article 24

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) no 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 25

1. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission:

a) examine les cas faisant apparaître des différences dans l'application et la vérification du respect des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne les durées de conduite, les pauses et les temps de repos;

b) clarifie les dispositions du présent règlement en vue de favoriser une approche commune.

2. Dans les cas particuliers visés au paragraphe 1, la Commission arrête une décision sur une approche recommandée conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 26

Le règlement (CEE) no 3821/85 est modifié comme suit:

1. L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

"Article 2

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) no 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) no 3821/85

Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 [13].

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

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

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

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

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

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

4) L'articolo 15 è modificato come segue:

- Al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

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

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

i) informazioni che consentono di identificare il

et (CE) no 2135/98 du Conseil [13] s'appliquent.

2. À l'article 3, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) no 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) no 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) no 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) no 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) no 561/2006.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) no 561/2006."

3) À l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application de l'article 15, paragraphe 1, pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentés ou remis sur demande de tout agent de contrôle habilité."

4) L'article 15 est modifié comme suit:

- au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

"En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci, le conducteur:

a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:

i) les données détaillées permettant d'identifier le

conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;

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

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

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

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

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

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

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

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

"b) "altre mansioni", ossia attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto [14], ed anche altre attività per lo stesso o un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti, devono essere registrate sotto il simbolo .

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

conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;

ii) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);

b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.";

- au paragraphe 2, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont:

a) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou

b) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.";

- au paragraphe 3, les points b) et c), sont remplacés par le texte suivant:

"b) par "autre tâche", on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier [14], ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors; ces activités sont enregistrées sous le signe ;

c) la "disponibilité", définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe.

- 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 1o 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 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'apparechio 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

- le paragraphe 4 est supprimé;

- le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

"7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;

ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et

iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) no 561/2006.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

i) la carte de conducteur dont il est titulaire;

ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) no 561/2006; et

iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

c) Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) no 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3."

Article 27

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

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

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

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

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

Articolo 28

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

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

Articolo 29

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

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

Fatto a Strasburgo, addì 15 marzo 2006.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. Borrell Fontelles

Per il Consiglio

Il presidente

H. Winkler

Le règlement (CEE) no 2135/98 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"1. a) À partir du vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) no 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil [15], les véhicules mis en circulation pour la première fois sont équipés d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85.

2) À l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur au plus tard le vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) no 561/2006."

Article 28

Le règlement (CEE) no 3820/85 est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Toutefois, les paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 5 du règlement (CEE) no 3820/85 continuent de s'appliquer jusqu'aux dates fixées à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE.

Article 29

Le présent règlement entre en vigueur le 11 avril 2007, à l'exception de l'article 10, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphes 3 et 4, et de l'article 27, qui entrent en vigueur le 1er mai 2006.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 15 mars 2006.

Par le Parlement européen

Le président

J. Borrell Fontelles

Par le Conseil

Le président

H. Winkler

- | | |
|--|--|
| [1] GU C 51 E del 26.2.2002, pag. 234. | [1] JO C 51 E du 26.2.2002, p. 234. |
| [2] GU C 221 del 17.9.2002, pag. 19. | [2] JO C 221 du 17.9.2002, p. 19. |
| [3] Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 152), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2004 (GU C 63 E del 15.3.2005, pag. 11) e posizione del Parlamento europeo del 13 aprile 2005 (GU C 33 E del 9.2.2006, pag. 425). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 2 febbraio 2006 e decisione del Consiglio del 2 febbraio 2006. | [3] Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 152), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 (JO C 63 E du 15.3.2005, p. 11) et position du Parlement européen du 13 avril 2005 (JO C 33 E du 9.2.2006, p. 425). Résolution législative du Parlement européen du 2 février 2006 et décision du Conseil du 2 février 2006. |
| [4] GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1. Regolamento modificato dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4). | [4] JO L 370 du 31.12.1985, p. 1. Règlement modifié par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4). |
| [5] GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35. | [5] JO L 80 du 23.3.2002, p. 35. |
| [6] GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 432/2004 della Commissione (GU L 71 del 10.3.2004, pag. 3). | [6] JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3). |
| [7] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. | [7] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. |
| [8] Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, p. 4). Direttiva modificata dalla direttiva 2004/66/CE del Consiglio (GU L 168 dell'1.5.2004, pag. 35). | [8] Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs modifiant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4). Directive modifiée par la directive 2004/66/CE du Conseil (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35). |
| [9] Direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988, sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 325 del 29.11.1988, pag. 55). | [9] Directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) no 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) no 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55). |
| [10] GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione 2003. | [10] JO L 74 du 20.3.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003. |
| [11] GU L 15 del 21.1.1998, pag. 14. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1). | [11] JO L 15 du 21.1.1998, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) no 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1). |
| [12] GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33. | [12] JO L 72 du 25.3.1993, p. 33. |
| [13] GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1." | [13] JO L 102 du 11.4.2006, p. 1"; |
| [14] GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35." | [14] JO L 80 du 23.3.2002, p. 35"; |
| [15] GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1."; | [15] JO L 102 du 11.4.2006, p. 1"; |

Dichiarazione

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

Déclaration

La Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour veiller à ce que, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles du présent règlement. Si cela n'a pas été effectué dans ce délai, la Commission propose des mesures appropriées pour remédier à la situation.

