



Trace 2

Applicazione efficiente e armonizzata del Pacchetto Mobilità 1

RIPRESE DA: CORTE, ETF, IRU e Consulenti SQUARIS



Versione finale
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
SPOSTARE/2021/OP/0006

PER LA

COMMISSIONE EUROPEA

Direzione generale della Mobilità e dei trasporti

Direzione C - Territorio

Unità C.1 - Trasporto stradale

1049 Bruxelles

E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DISCLAIMER - Questo documento è una nota di orientamento e le raccomandazioni qui contenute non sono vincolanti. È stato creato dagli autori in base al contratto numero: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con l'Unione Europea. Le opinioni espresse sono esclusivamente quelle del contraente e non rappresentano la posizione ufficiale dell'autorità contraente.

La versione originale in inglese di questo documento è stata tradotta nella vostra lingua utilizzando un software. Non si tratta di una traduzione ufficiale. In caso di incongruenze, prevarrà la versione originale in inglese del documento.

Documento di orientamento per l'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 - Tempi di guida e di riposo



Contenuti

1.	Scopo e ambito di applicazione.....	3
2.	Regole sull'orario di guida.....	5
2.1	Introduzione.....	5
2.1.1	Trattato AETR	6
2.1.2	Accordo commerciale e di cooperazione (TCA)	6
2.1.3	Sanzioni e divieti.....	7
2.1.4	Controlli su strada.....	7
2.1.5	Coinvolgimento dei conducenti	7
2.1.5.1	Comunicazione	7
2.1.5.2	Produzione di informazioni/prove	8
2.1.5.3	Atteggiamento.....	8
2.1.6	Struttura del documento.....	9
2.2	Regolamento (CE) 561/2006	9
2.2.1	Articolo 1	9
2.2.1.1	Testo.....	9
2.2.1.2	Infrazioni	9
2.2.1.3	Controllo su strada	9
2.2.2	Articolo 2	10
2.2.2.1	Articolo. 2.1.....	10
2.2.2.1.1	Testo	10
2.2.2.1.2	Infrazioni	10
2.2.2.1.3	Controllo su strada.....	10
2.2.2.2	Art. 2.2.....	12
2.2.2.2.1	Testo	12
2.2.2.2.2	Infrazioni	13
2.2.2.2.3	Controllo su strada.....	13
2.2.2.3	Art. 2.3.....	14
2.2.2.3.1	Testo	14
2.2.2.3.2	Infrazioni	14
2.2.2.3.3	Controllo su strada.....	14
2.2.3	Articolo 3	21
2.2.3.1	Testo.....	21
2.2.3.2	Infrazioni.....	22
2.2.3.3	Controllo su strada	22
2.2.4	Articolo 4	27
2.2.4.1	Testo.....	27
2.2.4.2	Infrazioni	29
2.2.4.3	Controllo su strada	29
2.2.5	Articolo 5	31
2.2.5.1	Testo.....	31
2.2.5.2	Infrazioni.....	32
2.2.5.3	Controllo su strada	32
2.2.6	Articolo 6	32
2.2.6.1	Testo.....	32
2.2.6.2	Infrazioni.....	33
2.2.6.3	Controllo su strada	33
2.2.7	Articolo 7	37
2.2.7.1	Testo.....	38







2.2.7.2	Infrazioni	38
2.2.7.3	Controllo su strada	38
2.2.8	Articolo 8	41
2.2.8.1	Testo	41
2.2.8.2	Infrazioni	44
2.2.8.3	Controllo su strada	44
2.2.8.4	Regola dei 12 giorni	58
2.2.8.5	Interruzioni di emergenza dei periodi di riposo	59
2.2.9	Articolo 9	59
2.2.9.1	Testo	59
2.2.9.2	Infrazioni	60
2.2.9.3	Controllo su strada	61
2.2.10	Articolo 10	64
2.2.10.1	Testo	64
2.2.10.2	Infrazioni	65
2.2.10.3	Controllo su strada	65
2.2.11	Articolo 11	66
2.2.11.1	Testo	66
2.2.11.2	Infrazioni	66
2.2.11.3	Controllo su strada	66
2.2.12	Articolo 12	66
2.2.12.1	Testo	66
2.2.12.2	Infrazioni	67
2.2.12.3	Condizioni per la partenza dagli articoli da 6 a 9 per raggiungere un luogo di sosta adeguato:	67
2.2.12.4	Condizioni per derogare all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, per raggiungere il centro operativo o il luogo di residenza:	67
2.2.12.5	Controllo su strada	67
2.2.13	Articolo 13	70
2.2.13.1	Testo	70
2.2.13.2	Infrazioni	72
2.2.13.3	Controllo su strada	72
2.2.14	Articolo 14	73
2.2.14.1	Testo	73
2.2.14.2	Infrazioni	73
2.2.14.3	Controllo su strada	73
2.2.15	Articolo 15	74
2.2.15.1	Testo	74
2.2.15.2	Infrazioni	74
2.2.15.3	Controllo su strada	74
2.2.16	Articolo 16	74
2.2.16.1	Testo	74
2.2.17	Articolo 17	75
2.2.18	Articolo 18	75
2.2.19	Articolo 19	75
2.2.19.1	Testo	75
2.2.19.2	Infrazioni	76
2.2.19.3	Controllo su strada	76
2.2.20	Articolo 20	76
2.2.20.1	Testo	76



2.2.20.2	Infrazioni	77
2.2.20.3	Controllo su strada	77
2.2.21	Articolo 21	77
2.2.21.1	Testo.....	77
2.2.21.2	Infrazioni	77
2.2.21.3	Controllo su strada	77
Allegato 1 - Note orientative della Commissione europea		79
Nota di orientamento 1		79
Nota di orientamento 2		80
Nota di orientamento 3		80
Nota di orientamento 4		81
Nota di orientamento 5		82
Nota di orientamento 6		82
Nota di orientamento 7		83
Allegato 2 - Note di chiarimento della Commissione europea		86
Chiarimenti della Commissione 1		86
Chiarimenti della Commissione 2		86
Chiarimenti della Commissione 3		87
Chiarimenti della Commissione 4		87
Chiarimenti della Commissione 5		88
Chiarimenti della Commissione 6		88
Chiarimenti della Commissione 7		88
Allegato 3 - Sinossi del regolamento (CE) n. 561/2006		91
Allegato 4 - Modulo di attestazione delle attività dell'UE.		93
Allegato 5 - Modulo di attestazione delle attività di AETR.....		94
Allegato 6 - Modulo di controllo su strada		95
Fonti		97

Abbreviazioni e acronimi

AETR	Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada
CORTE	Confederazione delle organizzazioni per l'applicazione del trasporto stradale
CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA	Corte di giustizia europea
ECR	Percorso Euro Contrôle
ETF	Federazione europea dei lavoratori dei trasporti
UE	Unione Europea
IRU	Unione Internazionale dei Trasporti Stradali
POA	Periodo di disponibilità
ROADPOL	Rete europea di polizia stradale
TCA	Accordo commerciale e di cooperazione UE-Regno Unito
REGNO UNITO	Regno Unito

Guida alla grafica

"VIAGGIO"	Negli esempi che seguono, il termine "viaggio" indica una singola operazione di trasporto su strada.
	<p>Mappa con colori che indicano i diversi Paesi e le loro specificità.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Giallo per gli Stati membri dell'UE, • Verde per i Paesi del SEE, • Rosa per i Paesi AETR, • Blue for UK (firmatario del TCA), e • Rosso per casi speciali, come la Svizzera (firmataria dell'AETR, non è uno Stato membro dell'UE, ma aderisce al Regolamento (CE) n. 561/2006).
	Freccia che indica un viaggio disciplinato dal Reg. (CE) n. 561/2006
	Freccia che indica un percorso regolato da AETR
	Freccia che indica un viaggio regolato da TCA
	Freccia che indica un viaggio da un Paese 3 rd che non rientra in nessuna delle categorie sopra menzionate.
	Icona che indica il paese in cui l'impresa di trasporto è registrata

	Icona che indica lo scarico durante lo stesso viaggio. Nel caso in cui le frecce non abbiano questa icona tra di loro, significa che non si tratta dello stesso viaggio, ma di un nuovo viaggio e quindi le regole applicabili possono cambiare.
	Icona che indica il luogo in cui avviene il controllo su strada.

1. Scopo e ambito di applicazione

L'obiettivo di questo documento è quello di presentare una spiegazione comune e semplificata del [Regolamento \(CE\) n. 561/2006](#)¹ nel contesto dei controlli su strada, come specificato dalla [Direttiva 2006/22/CE](#)² e adattato dal [Pacchetto Mobilità 1](#)³. Ove necessario, fa anche riferimento ad altri regolamenti correlati, come il [regolamento \(UE\) n. 165/2014](#)⁴, l'allegato IB del [regolamento \(CEE\) n. 3821/85](#) del Consiglio⁵ e l'[allegato IC del regolamento di esecuzione \(UE\) 2016/799](#) della Commissione⁶. Tuttavia, le implicazioni delle modifiche del Pacchetto Mobilità 1 al Regolamento (UE) n. 165/2014 sono presentate in un documento separato.

Il documento prende in considerazione anche alcune interazioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 con l'[Accordo sul commercio e la cooperazione UE-Regno Unito](#)⁷ e con l'[AETR](#)⁸. Inoltre, sono state discusse le implicazioni di alcuni recenti casi giudiziari e sono stati inclusi nel documento alcuni aspetti rilevanti per i controlli aziendali.

Questo documento si basa su una precedente azione denominata "TRACE", finanziata dalla Commissione Europea per creare una guida armonizzata all'applicazione delle leggi sui tempi di guida/riposo applicabili all'epoca. Dopo l'adozione del Pacchetto Mobilità 1 nel 2020, la Commissione europea ha finanziato un'azione di follow-up, TRACE 2, per rivedere e aggiornare i contenuti dei documenti sviluppati nell'ambito di TRACE. TRACE 2 è stato preparato dalla Confederazione delle Organizzazioni per l'Applicazione del Trasporto Stradale (CORTE) in collaborazione con l'Unione Internazionale del Trasporto Stradale (IRU), la Federazione Europea dei Lavoratori del Trasporto (ETF) e Squaris Consultants. Anche altre organizzazioni di controllo del trasporto stradale, come ROADPOL e Euro Control Route (ECR), hanno sostenuto l'iniziativa.

Per sviluppare TRACE 2 è stato istituito un gruppo di lavoro composto da esperti nel campo dell'applicazione delle norme. Inoltre, le delibere di questo gruppo di lavoro sono state condivise con la comunità del trasporto stradale, compresi i membri di CORTE, IRU ed ETF, nonché con la Commissione europea e i suoi gruppi di esperti. L'obiettivo di questo esercizio è stato quello di raccogliere un ampio feedback e generare un consenso su un approccio armonizzato all'applicazione della legislazione in materia di trasporto stradale.

Il gruppo di lavoro ha preso in considerazione tutti i feedback ricevuti e, ove possibile, li ha integrati nel documento. Sebbene il documento non sia vincolante, riflette opinioni ampiamente condivise e accettate dalla comunità del trasporto stradale.

Le spiegazioni fornite nel presente documento si basano sulle pratiche di esecuzione non contenziosa utilizzate dagli organi esecutivi in tutta l'UE. Nei casi in cui le consultazioni con gli organi esecutivi hanno evidenziato differenze nelle prassi, per fornire spiegazioni sono state utilizzate le note disponibili, i chiarimenti, le domande e le risposte della Commissione europea e le sentenze della Corte di giustizia europea.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32006R0561>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32006L0022>

³ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014R0165>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:31985R3821>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0799-20200226>

⁷ [Accordo commerciale e di cooperazione UE-Regno Unito](#)

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A21978A0408%2801%29>

Le spiegazioni contenute in questo documento saranno ampiamente diffuse e saranno utilizzate anche per creare diversi materiali di formazione sotto forma di presentazioni power point, note guida, grafici informativi, ecc. I materiali di formazione saranno utilizzati per formare gli agenti di controllo (sia i nuovi arrivati che gli agenti esperti) che hanno la responsabilità ultima di analizzare e rilevare le infrazioni, indipendentemente dall'aiuto fornito loro da software e strumenti.

Il contenuto di questo documento si basa sulle informazioni più aggiornate disponibili al momento dell'implementazione del progetto e qualsiasi valore futuro dipenderà dagli aggiornamenti del contenuto per riflettere le decisioni dei tribunali, le interpretazioni legali e le modifiche che si verificheranno.

Il presente documento di orientamento non è giuridicamente vincolante. Si noti che solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a interpretare in modo autorevole il diritto dell'Unione.

2. Regole sull'orario di guida

2.1 Introduzione

Le norme sull'orario di guida e sul tachigrafo sono state introdotte a livello comunitario con l'adozione del Regolamento (CEE) 543/69 del Consiglio⁹ il 25 marzo 1969. Questo regolamento ha introdotto:

- Limiti minimi di età per conducenti, compagni di guida e conduttori
- Limiti al tempo di guida continuo e giornaliero
- Durata minima e altre condizioni relative alle pause e ai periodi di riposo giornalieri e settimanali
- L'obbligo di registrare le attività e la promozione dell'uso della registrazione automatica.

Il regolamento mirava a migliorare le condizioni sociali degli operatori del settore del trasporto su strada, a migliorare la sicurezza stradale e ad affrontare le questioni relative alla concorrenza nel settore del trasporto su strada, ferroviario e per vie navigabili interne.

Il Regolamento (CEE) 3820/85¹⁰ è stato adottato il 20 dicembre 1985 e ha abrogato il Regolamento (CEE) 543/69, a sua volta abrogato dal Regolamento (CE) n. 561/2006 dell'11 aprile 2006. L'ultima modifica al Regolamento (CE) n. 561/2006¹¹ è stata introdotta dal Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020.

Ad oggi è applicabile solo il **Regolamento (CE) n. 561/2006**, modificato da ultimo dal Regolamento (UE) 2020/1054. I regolamenti abrogati sopra indicati non sono applicabili.

Il Regolamento (CE) n. 561/2006 è integrato dalla Direttiva 2002/15/CE¹² sull'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, che contiene norme rilevanti anche per i tempi di guida e di riposo dei conducenti. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, questa direttiva si applica al personale viaggiante alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro che partecipano ad attività di trasporto su strada disciplinate dal Regolamento (CE) n. 561/2006. Possono verificarsi situazioni in cui le norme che regolano l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto in uno Stato membro differiscono da quelle di un altro. In tali situazioni, le norme nazionali specifiche possono essere applicate ai conducenti nazionali solo dalle autorità nazionali.

⁹ REGOLAMENTO (CEE) N. 543/69 del Consiglio del 25th marzo 1969 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

¹⁰ REGOLAMENTO (CEE) N. 3820/85 DEL CONSIGLIO del 20th dicembre 1985 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

¹¹ 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 (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

¹¹ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

¹² Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

Si noti inoltre che il Regolamento (UE) n. 165/2014¹³ stabilisce i requisiti per l'installazione e l'uso dei tachigrafi nei veicoli che rientrano nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006. È stata preparata una guida separata sul Regolamento (UE) n. 165/2014.

Nota: l'articolo 47 del Regolamento (UE) n. 165/2014 abroga il Regolamento (CEE) n. 3821/85. Tuttavia, l'allegato 1B del regolamento (CEE) n. 3821/85 (che fornisce i requisiti tecnici della generazione 1 del tachigrafo digitale) continua ad applicarsi come da regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione.

La Direttiva 2006/22/CE¹⁴ stabilisce i livelli minimi delle verifiche e dei controlli su strada presso le imprese di trasporto per verificare la conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006, del Regolamento (UE) n. 165/2014 e della Direttiva 2002/15/CE.

2.1.1 Trattato AETR

L'AETR è l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR). È applicabile per operazioni di trasporto e viaggi specifici.

A seconda della natura del viaggio di un veicolo/autista, l'AETR può essere applicato o meno.

L'AETR e il Regolamento (CE) n. 561/2006 sono stati strettamente allineati il 26 settembre 2010. Ma l'AETR non è stato aggiornato dopo l'introduzione del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Pacchetto Mobilità 1. Pertanto, ora esistono differenze tra le norme dell'AETR e il diritto dell'UE. Pertanto, ora esistono differenze tra le norme AETR e il diritto dell'UE.

Per i funzionari di controllo è quindi importante identificare correttamente la natura di un viaggio veicolo/conducente, prendendo in considerazione vari fattori, prima di decidere quale strumento giuridico applicare. I funzionari di controllo dovranno identificare correttamente il regolamento e la/e violazione/i quando vengono scoperte le infrazioni, al fine di soddisfare i requisiti legali, altrimenti i tribunali potrebbero contestare l'addebito sulla base di cavilli legali. Questo aspetto è stato ulteriormente illustrato nelle sezioni seguenti.

2.1.2 Accordo commerciale e di cooperazione (TCA)

Dopo la Brexit, è stato istituito un accordo commerciale e di cooperazione (TCA) tra l'UE e il Regno Unito. L'accordo applica norme sui tempi di guida e di riposo simili a quelle dell'UE per

¹³ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

¹⁴ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 164/2014 e della direttiva 2002/15/CE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

il trasporto di merci tra l'UE e il Regno Unito. Tuttavia, il trasporto di passeggeri non rientra nell'ambito di applicazione del TCA per quanto riguarda i tempi di guida e di riposo. Di conseguenza, l'AETR si applica per regolare il trasporto di passeggeri.

2.1.3 Sanzioni e divieti

Il livello delle sanzioni applicate in relazione alle infrazioni di questi regolamenti è di competenza di ciascun Paese, a condizione che siano efficaci, proporzionate alla gravità delle infrazioni, dissuasive e non discriminatorie. I divieti possono essere imposti dai funzionari di controllo a seguito dell'infrazione dichiarata, in linea con l'articolo 21 del Regolamento (CE) n. 561/2006. Ad esempio, ai conducenti può essere vietato di proseguire il viaggio o svolgere altre mansioni fino a quando non viene corretta un'infrazione in corso. Spetta agli agenti di controllo valutare la gravità dell'infrazione e prendere provvedimenti, in linea con la legislazione nazionale e dell'UE applicabile.

2.1.4 Controlli su strada

I controlli su strada vengono eseguiti per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, al regolamento (UE) n. 165/2014, alla direttiva 2002/15/CE, all'AETR, al TCA e ad altri regolamenti.

Il considerando 9 della direttiva 2006/22/CE richiede che "i controlli su strada siano eseguiti in modo efficiente e rapido, al fine di completare il controllo nel più breve tempo possibile e con il minor ritardo possibile per il conducente".

Inoltre, i controlli sui conducenti di autobus e pullman devono essere effettuati in modo da ridurre al minimo i disagi per i passeggeri. Quando si effettuano controlli sui veicoli che trasportano passeggeri, occorre garantire che vengano fornite spiegazioni adeguate ai passeggeri e che vengano presi provvedimenti per ridurre i loro disagi.

I controlli possono essere effettuati su strada o nei locali delle imprese. Nel determinare l'ubicazione dei controlli su strada, occorre tenere in considerazione il benessere dei conducenti interessati da tali controlli. Ad esempio, poiché i divieti possono essere emessi nei confronti dei conducenti che non rispettano i tempi di guida e di riposo, si raccomanda di effettuare i controlli su strada in prossimità di strutture in cui i conducenti possono riposare.

Inoltre, i funzionari di controllo devono essere considerati onesti e imparziali nell'esercizio delle loro funzioni. Devono cercare di trattare gli altri come loro stessi si aspetterebbero di essere trattati.

Tutte queste considerazioni devono essere valutate alla luce degli obiettivi dichiarati del Regolamento (CE) n. 561/2006.

2.1.5 Coinvolgimento dei conducenti

2.1.5.1 Comunicazione

I funzionari di controllo incontreranno molti conducenti provenienti da paesi diversi. Pertanto, le difficoltà di comunicazione sono inevitabili.

È lecito aspettarsi che i conducenti di qualsiasi Paese che si imbattono in un controllo siano consapevoli del fatto che è probabile che venga loro richiesto di produrre per l'ispezione alcune informazioni specifiche.

Tuttavia, i funzionari di controllo non devono limitarsi a ispezionare e convalidare queste informazioni, ma devono interpretarle per verificarne la conformità. Ciò richiederà inevitabilmente una forma di dialogo e gli agenti potrebbero, ad esempio, avvalersi di servizi di interpretariato e di note esplicative tradotte per facilitare la comprensione da parte del conducente e dell'agente di controllo.

2.1.5.2 Produzione di informazioni/prove

Per controllare il rispetto dei tempi di guida e di riposo, si applica l'articolo 36, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 165/2014. Secondo tale disposizione, un funzionario di controllo autorizzato può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 analizzando i fogli di registrazione, i dati visualizzati, stampati o scaricati registrati dal tachigrafo o dalla carta del conducente o, in mancanza, qualsiasi altro documento giustificativo che giustifichi il mancato rispetto di una disposizione.

Tuttavia, per valutare se il Regolamento (CE) n. 561/2006 si applica all'operazione di trasporto in questione, i funzionari di controllo possono arrivare alla verità esaminando altre informazioni di cui il conducente può essere in possesso, ad esempio ricevute del carburante, biglietti del traghetto, ecc. Tuttavia, i funzionari devono essere consapevoli di qualsiasi limitazione del diritto di richiedere i documenti. La mancata produzione di tali documenti non indica necessariamente che essi siano stati soppressi per coprire le infrazioni.

Alcuni documenti che possono risultare utili sono

Passaporto/identità, patente di guida, registrazioni/dati del tachigrafo, carta del conducente, stampe, licenza comunitaria, documenti tecnici del veicolo, certificato di formazione del conducente, documenti assicurativi, autorizzazione alla guida (se il conducente è extracomunitario), prova di smaltimento di un'infrazione storica, CMR, lettera di vettura per passeggeri e tutti i documenti associati a un carico pericoloso.

Gli agenti dovrebbero anche essere a conoscenza della nota pubblicata dalla commissione nel marzo 2023¹⁵ che ribadisce l'elenco dei documenti che possono essere richiesti dagli agenti, in particolare per il controllo dei periodi di riposo settimanale regolare.

2.1.5.3 Atteggiamento

Affinché i funzionari di controllo possano svolgere la loro funzione di promozione della sicurezza stradale e della concorrenza leale controllando l'osservanza dei regolamenti previsti a tale scopo, devono accettare le registrazioni dei conducenti come una versione veritiera degli eventi, a meno che non trovino ragioni per sospettare il contrario. In tal caso, i funzionari di controllo devono svolgere tutte le indagini necessarie per accertare tutti i fatti e accertarsi dell'autenticità delle registrazioni e della conformità ai regolamenti.

I funzionari devono astenersi dal presumere la colpevolezza dei conducenti o delle imprese, a meno che non rilevino prove contrarie, anche se hanno il diritto di prendere in considerazione

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/2023_note_enforcement_practices_weekly_rest_periods.pdf

i risultati di precedenti controlli effettuati sui veicoli di un'impresa al momento di indirizzare le loro attività di controllo.

Devono evitare di adottare un comportamento che potrebbe essere visto dai conducenti come superiore e condiscendente e che non fa altro che creare barriere tra l'agente e il conducente.

Esercitando un giudizio professionale nella valutazione delle infrazioni, i funzionari di controllo devono tenere conto delle circostanze attenuanti e degli eventi di *forza maggiore* derivanti dalle pressioni esercitate da più parti sulle operazioni di trasporto commerciale, che incidono sulla conformità normativa.

Devono garantire che le loro indagini siano condotte in modo professionale, con obiettività e imparzialità.

2.1.6 Struttura del documento

Il presente documento prende in esame ciascuno degli articoli del Regolamento (CE) n. 561/2006, modificato da ultimo dal Regolamento (UE) 2020/1054, e ne considera specificamente l'impatto e l'influenza sui controlli di conformità effettuati su strada dagli agenti di controllo. Come conseguenza di questo approccio, alcuni articoli, per quanto importanti, non vengono considerati in dettaglio in questa sede perché ritenuti non significativi nel contesto indicato.

Allo stesso modo, alcuni articoli del regolamento (UE) n. 165/2014 che costituiscono un prerequisito per l'efficacia dei controlli su strada sono inclusi in questa considerazione.

Quando vengono identificate le infrazioni tipiche, si fa riferimento alla classificazione della gravità delle infrazioni contenuta nell'Allegato III della Direttiva 2006/22/CE.

2.2 Regolamento (CE) 561/2006

2.2.1 Articolo 1

2.2.1.1 Testo

Il regolamento stabilisce norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo dei conducenti addetti al trasporto di merci e passeggeri su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza tra i modi di trasporto terrestre, in particolare per quanto riguarda il settore stradale, e di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il regolamento mira inoltre a promuovere il miglioramento delle pratiche di monitoraggio e di applicazione da parte degli Stati membri e il miglioramento delle pratiche nel settore stradale.
industria dei trasporti. [Nessuna modifica MP I](#)

2.2.1.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.1.3 Controllo su strada

Non c'è un impatto diretto da considerare per i funzionari di controllo, ma serve come utile promemoria dello scopo di questo regolamento.

2.2.2 Articolo 2

2.2.2.1 Articolo. 2.1

2.2.2.1.1 Testo

Il presente regolamento si applica ai trasporti su strada:

(a) di merci il cui peso massimo ammissibile del veicolo, compresi i rimorchi o i semirimorchi, supera le 3,5 tonnellate, oppure

(aa) a partire dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, quando la massa massima ammissibile del veicolo, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, supera le 2,5 tonnellate; o

(b) di passeggeri con veicoli costruiti o adattati in modo permanente per il trasporto di più di 9 persone, compreso il conducente, e destinati a tale scopo.

2.2.2.1.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.2.1.3 Controllo su strada

L'articolo definisce il campo di applicazione del regolamento. Specifica in termini di peso e capacità i veicoli i cui conducenti sono tenuti a rispettare i requisiti del regolamento. Questo paragrafo si occupa del peso fisico e della capacità dei veicoli che rientrano nel campo di applicazione.

I funzionari di controllo dovranno stabilire se un veicolo da sottoporre a controllo di conformità rientra in questo ambito. Si dovrà tenere conto delle esenzioni di cui all'articolo 3 e delle deroghe nazionali elencate nell'articolo 13.

L'articolo 3 specifica alcuni tipi di veicoli e alcuni tipi di carrozze che sono esenti dal campo di applicazione del regolamento.

Ogni Stato membro può concedere deroghe agli articoli da 5 a 9, e subordinare tali deroghe a condizioni individuali sul proprio territorio, per i veicoli che rientrano nelle deroghe di cui all'articolo 13 utilizzati nel territorio di tale Stato membro (per ulteriori dettagli, vedere l'articolo 13).

- Stabilire se il veicolo ispezionato rientra nel campo di applicazione del regolamento.

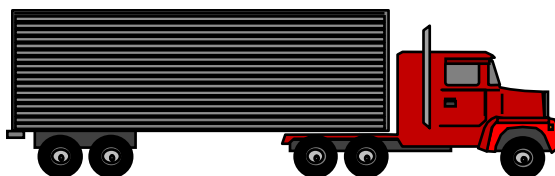


Figura sopra: Esempio di veicolo di peso superiore a 3,5 tonnellate.

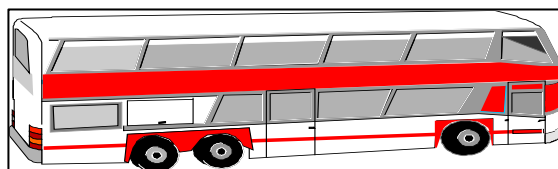


Figura sopra: Esempio di veicolo che può trasportare più di 9 persone, compreso il conducente.



Figura sopra: Esempi di veicoli commerciali leggeri di peso superiore a 2,5 tonnellate ma inferiore a 3,5 tonnellate

- **Veicoli per il trasporto di merci** - Per la maggior parte dei veicoli per il trasporto di merci di grandi dimensioni sarà sufficiente un'osservazione visiva per stabilire se rientrano nel campo di applicazione del regolamento, ma per i veicoli più piccoli sarà necessario esaminare i documenti tecnici portati dal conducente e/o i dati del costruttore allegati al veicolo per stabilire il peso massimo consentito. Nella maggior parte dei casi, anche i documenti ufficiali, come la licenza comunitaria, possono offrire una conferma dell'osservazione visiva.
- **Veicoli passeggeri** - Contate il numero di posti passeggeri e fate riferimento ai documenti tecnici del veicolo.
- Se la possibilità di ridurre il numero di sedili è menzionata nel documento di immatricolazione del veicolo, ciò significa solo che i sedili possono essere disinstallati senza un controllo tecnico e un aggiornamento del documento, ma il veicolo stesso può ancora essere considerato classificato nella categoria superiore (ad esempio ancora nella categoria M2 e non M1, anche dopo la riduzione del numero di sedili, ad esempio da 12 a 9). Tali veicoli continueranno a rimanere nel campo di applicazione.



Figura sopra: Esempi di veicoli non progettati per il trasporto di merci o passeggeri.

Nota: il veicolo deve essere progettato per il trasporto di merci o passeggeri e normalmente utilizzato come tale; pertanto, una gru mobile o una macchina per il pompaggio da sola (come illustrato sopra) non può essere utilizzata per il trasporto di merci e quindi non rientra immediatamente nel campo di applicazione.

Risultati -

Nel campo di applicazione - in termini di costruzione del veicolo - può continuare l'ispezione per stabilire la conformità ai requisiti del Regolamento (CE) n. 561/2006.

Fuori campo - Interrompere o procedere con altre ispezioni non correlate al Regolamento (CE) n. 561/2006.

Quando un veicolo, come definito dal presente articolo, è adibito al trasporto su strada di merci o passeggeri, il viaggio rientra sempre nel campo di applicazione, a meno che non si applichi un'esenzione o una deroga ai sensi degli articoli 3 o 13 (l'articolo 13 può esentare i conducenti, a livello nazionale, solo dalle disposizioni degli articoli 5-9).

In linea di principio, un veicolo rientra nell'ambito di applicazione se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

1. Per quanto riguarda il trasporto di merci, deve essere superiore ai limiti di peso definiti all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a) o aa) - da solo o in combinazione.
2. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, deve essere costruito o adattato in modo permanente per trasportare un numero di persone superiore a quello definito all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b).
3. Deve essere normalmente utilizzato per il trasporto di merci/passeggeri - da solo o in combinazione con un altro veicolo.
4. L'esenzione non dovrebbe essere applicata (come da articolo 3 e articolo 13).

Nota: "Utilizzato per" il trasporto di merci implica che i veicoli (da soli o in combinazione) devono essere progettati per trasportare merci.

Quando un veicolo è combinato con un altro (rimorchio, semirimorchio, ecc.) la combinazione deve essere considerata come un unico "veicolo", come definito dall'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e aa), del regolamento (CE) n. 561/2006.

2.2.2.2 Art. 2.2

2.2.2.2.1 Testo

Il presente regolamento si applica, indipendentemente dal paese di immatricolazione del veicolo, ai trasporti su strada effettuati

(a) esclusivamente all'interno della Comunità; o

(b) tra la Comunità, la Svizzera e i Paesi aderenti all'Accordo sullo Spazio economico europeo.

Nessuna modifica MP I

2.2.2.2.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.2.2.3 Controllo su strada

L'articolo specifica quali tipi di viaggio rientrano nel regolamento e, di conseguenza, quali rientrano nell'AETR. Richiede quindi di comprendere l'esatta natura di un viaggio intrapreso da un veicolo prima di poter decidere quale atto giuridico sia applicabile a quel viaggio o a parti di esso.

Si noti che questi viaggi devono essere effettuati **esclusivamente** all'interno delle aree indicate.

- Stabilire la base del veicolo e i dettagli del viaggio tramite la documentazione di bordo o la consultazione del conducente.
- Si veda l'articolo 2, paragrafo 3, in merito all'applicazione dell'AETR.
- Quando si considerano i limiti di guida settimanali e bisettimanali in presenza di tipi di viaggio misti (cioè settimane in cui si verificano sia viaggi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 sia viaggi che rientrano nel campo di applicazione dell'AETR), si raccomanda di applicare le norme che disciplinano l'ultimo viaggio. Ad esempio, se l'ultimo viaggio è basato sull'AETR, anche gli orari settimanali sono quelli previsti dall'AETR; se invece l'ultimo viaggio rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, si applica il regolamento in questione.
- Se i veicoli in questione immatricolati in uno Stato membro o nei Paesi dello Spazio economico europeo (SEE) non effettuano "viaggi AETR", si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.
- Qualsiasi veicolo, indipendentemente dal paese di immatricolazione, che intraprenda un viaggio interamente all'interno delle aree di cui all'articolo 2, paragrafo 2, rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.

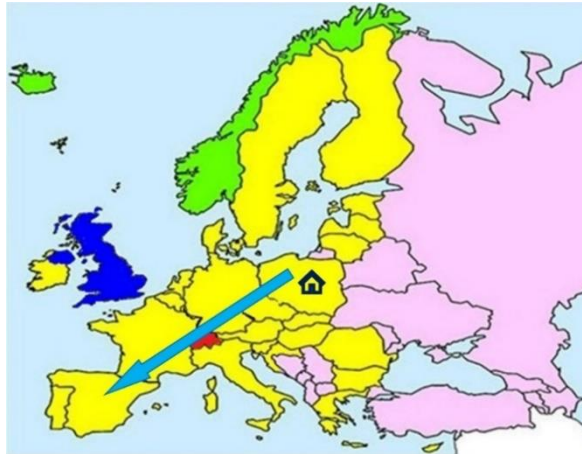
Risultati -

Nel campo di applicazione - l'ispezione per stabilire la conformità ai requisiti del Regolamento (CE) n. 561/2006 può continuare.

Fuori dal campo di applicazione o esente - Interrompere o procedere con ispezioni non correlate al Regolamento (CE) n. 561/2006.

Nota: l'allineamento quasi completo dell'AETR con il Regolamento (CE) n. 561/2006 è avvenuto il 26 settembre 2010. Successivamente, dopo l'adozione del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Pacchetto Mobilità 1, nell'UE sono state apportate modifiche che hanno comportato differenze significative tra l'AETR e i regolamenti UE. I veicoli immatricolati nei Paesi "AETR" devono essere conformi al Regolamento (CE) n. 561/2006 quando sono impegnati in trasporti effettuati interamente all'interno dell'Unione o tra l'Unione, la Svizzera e i Paesi del SEE.

- i. **Esempio 1:** La guida di un veicolo immatricolato in Polonia per un viaggio dalla Polonia alla Spagna rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n.



561/2006.

2.2.2.3 Art. 2.3

2.2.2.3.1 Testo

L'AETR si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto internazionale su strada effettuate in parte al di fuori delle aree di cui al paragrafo 2, per:

- (a) veicoli immatricolati nella Comunità o in paesi che sono parti contraenti dell'AETR, per l'intero viaggio;*
- (b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non è parte contraente dell'AETR, solo per la parte del viaggio sul territorio della Comunità o di paesi che sono parti contraenti dell'AETR.*

Le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate a quelle del presente regolamento, in modo che le principali disposizioni di quest'ultimo si applichino, attraverso l'AETR, a tali veicoli per qualsiasi parte del percorso effettuato all'interno della comunità. Nessuna modifica MPI

2.2.2.3.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.2.3.3 Controllo su strada

L'articolo definisce i viaggi che rientrano nell'AETR; pertanto, è necessario stabilire la natura esatta del viaggio intrapreso.

- Stabilire il punto di partenza e i dettagli del viaggio, compresi i punti di transito, esaminando la documentazione di bordo e consultando il conducente. Si deve prendere in considerazione l'intero viaggio e non le suddivisioni causate dai confini nazionali o dai periodi di riposo.

- Utilizzare la tabella seguente per stabilire quali regole si applicano¹⁶ :

Applicabilità delle regole

Quando il veicolo viene fermato per il controllo nell'UE		Viaggio				
		UE↔EU	UE↔ non UE AETR	UE↔UK	UE↔3 rd Paese (non AETR)	UK↔ non UE AETR
<i>Paese di registrazione dell'impresa di trasporto</i>	UE					
	Non UE AETR					
	REGNO UNITO					
	3 rd paese (non AETR)					

Regolamenti UE
AETR
TCA (solo per il trasporto merci)

Il TCA non copre il trasporto di passeggeri. Pertanto, per il trasporto di passeggeri tra l'UE e il Regno Unito, si applica l'AETR.

Per i trasporti effettuati da aziende del SEE e da aziende svizzere verso l'UE e ritorno, si applica il Regolamento (UE) n. 561/2006. Tuttavia, se il trasporto gestito da queste aziende è diretto/arrivato/passato nel Regno Unito, si applica l'AETR.


Risultati -

Si applica l'AETR - l'ispezione per stabilire la conformità ai requisiti dell'AETR può continuare.








Fuori dal campo di applicazione delle norme AETR -- valutare se il viaggio rientra nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006 e, in caso affermativo, procedere alla verifica della conformità al Regolamento (CE) n. 561/2006.

Fuori dal campo di applicazione sia della CE che dell'AETR - Interrompere o procedere con ispezioni non correlate al Regolamento (CE) n. 561/2006.

Per gli esempi elencati di seguito, si prega di utilizzare la seguente guida per la grafica utilizzata per spiegare le leggi e i viaggi applicabili.

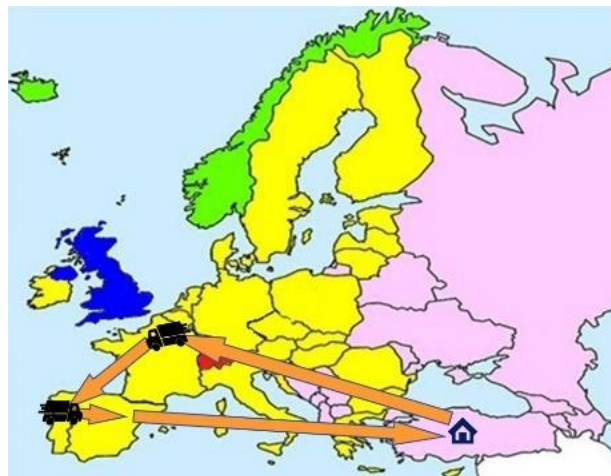
"VIAGGIO"	Negli esempi che seguono, il termine "viaggio" indica una singola operazione di trasporto su strada.
	Mappa con colori che indicano i diversi Paesi e le loro specificità. <ul style="list-style-type: none"> • Giallo per gli Stati membri dell'UE, • Verde per i Paesi del SEE, • Rosa per i Paesi AETR, • Blue for UK (firmatario del TCA), e

¹⁶ Si noti che la tabella non riflette se, in quali condizioni o su quali basi legali possono essere eseguite le operazioni di trasporto in questione.

	<ul style="list-style-type: none"> Rosso per casi speciali, come la Svizzera (firmataria dell'AETR, non è uno Stato membro dell'UE, ma aderisce al Regolamento (CE) n. 561/2006).
	Freccia che indica un viaggio disciplinato dal Reg. (CE) n. 561/2006
	Freccia che indica un percorso regolato da AETR
	Freccia che indica un viaggio regolato da TCA
	Freccia che indica un viaggio da un Paese 3 rd che non rientra in nessuna delle categorie sopra menzionate.
	Icona che indica il paese in cui l'impresa di trasporto è registrata
	Icona che indica lo scarico durante lo stesso viaggio. Nel caso in cui le frecce non abbiano questa icona tra di loro, significa che non si tratta dello stesso viaggio, ma di un nuovo viaggio e quindi le regole applicabili possono cambiare.
	Icona che indica il luogo in cui avviene il controllo su strada.

- ii. **Esempio 2:** un veicolo immatricolato in Turchia (con un solo conducente) che effettua un viaggio a più fermate nell'UE deve osservare le norme AETR. Nel viaggio rappresentato su¹⁷ il veicolo parte dalla Turchia e scarica le merci prima in Francia e poi in Portogallo. Si tratta di un viaggio singolo in cui si applicano le norme AETR.

Il veicolo carica quindi nuove merci in Spagna e torna in Turchia. Si tratta di un viaggio separato, ma le regole AETR si applicano anche a questo nuovo viaggio.

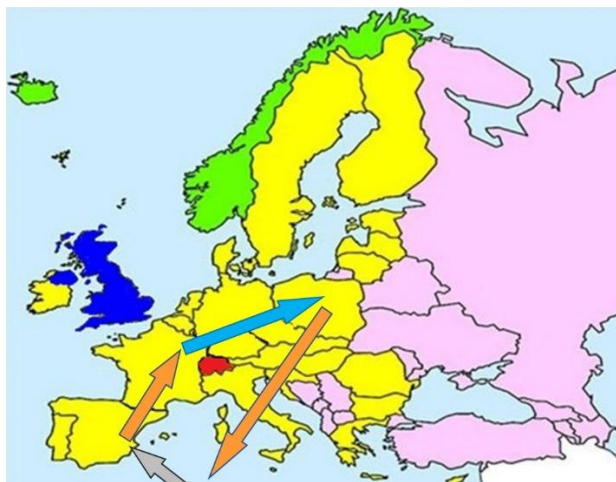
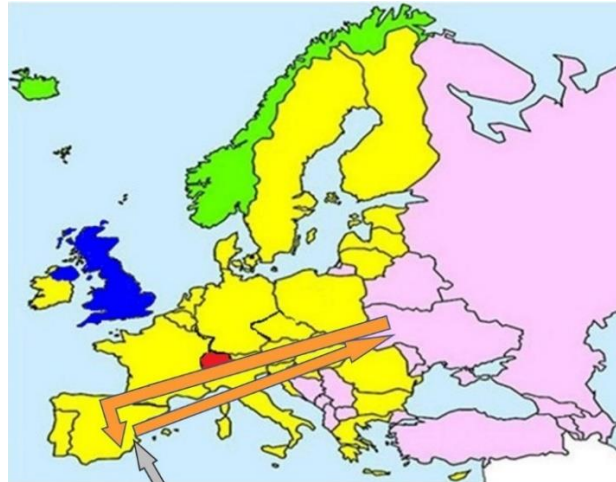


- iii. **Esempio 3:** un veicolo immatricolato in un Paese "terzo" (non AETR) deve osservare le norme AETR per la parte del viaggio all'interno dell'UE e dei Paesi che sono parti contraenti dell'AETR. Tuttavia, se inizia un nuovo viaggio all'interno dell'UE, si applica il Regolamento (CE) n. 561/2006.

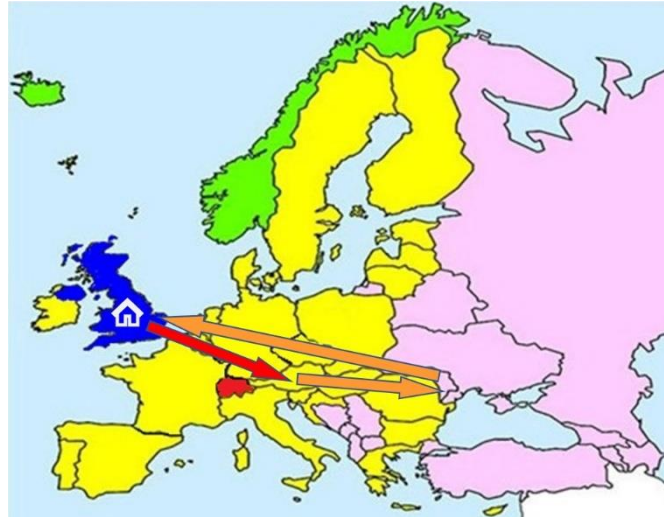
¹⁷ Per viaggio si intende una singola operazione di trasporto su strada.

Nella prima figura qui sotto, un veicolo che viaggia dal Marocco (un paese 3rd) alla Spagna osserverebbe l'AETR per la parte del viaggio nel territorio dell'UE.

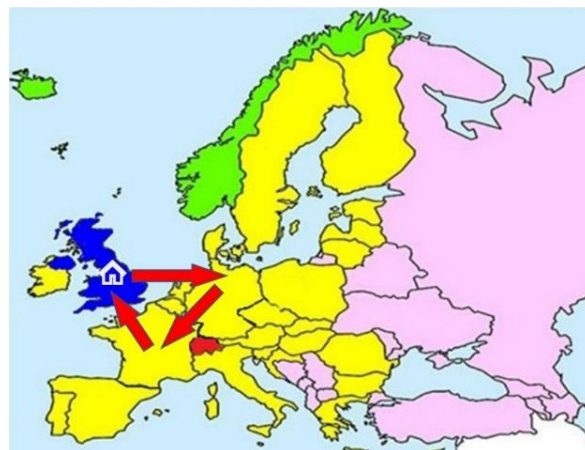
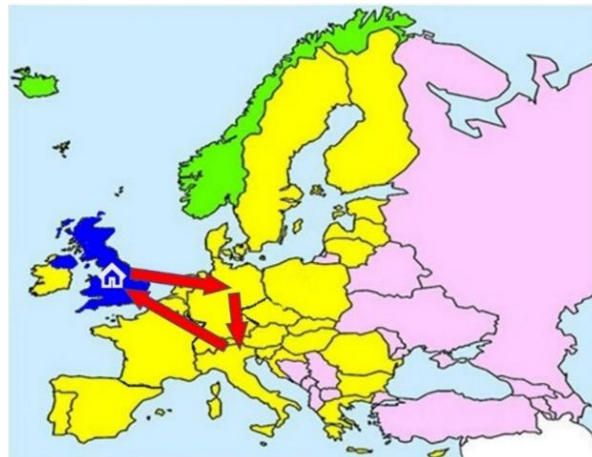
Nella seconda figura qui sotto, per un nuovo viaggio dalla Francia alla Polonia, si applica il Regolamento (CE) n. 561/2006.



- iv. **Esempio 4:** se un autocarro immatricolato nel Regno Unito (con un solo conducente) effettua un viaggio per consegnare merci nella Repubblica Ceca, si applicano le norme TCA. Se, tuttavia, viene poi spedito in Moldavia in un viaggio separato, si applicano le norme AETR. Lo stesso vale anche per un viaggio dalla Moldavia al Regno Unito attraverso gli Stati membri dell'UE.

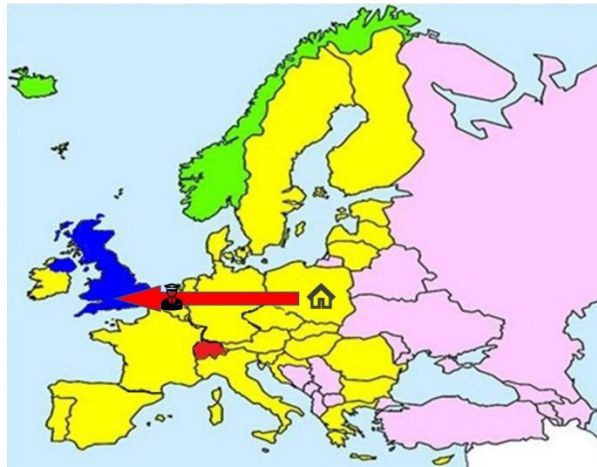


- v. **Esempio 5:** per un veicolo immatricolato nel Regno Unito che viaggia tra gli Stati membri dell'UE (come illustrato di seguito), si applica il TCA, ai sensi dell'allegato 31, parte B, sezione 2 (intitolata Tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo), articolo

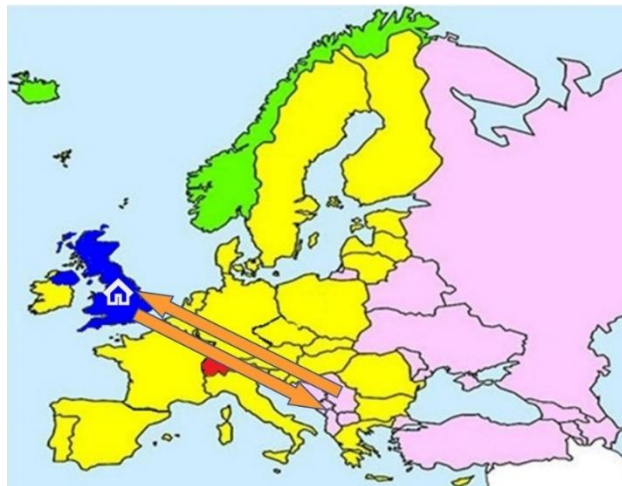


1, paragrafo 2 del TCA.

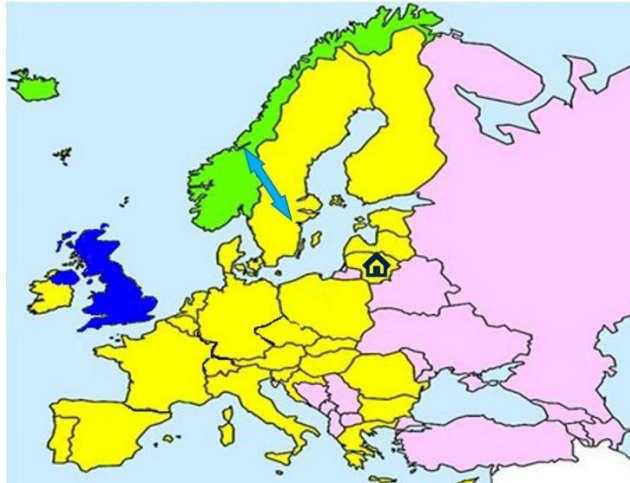
- vi. **Esempio 6:** Per un veicolo polacco che viaggia dalla Polonia al Regno Unito e si ferma nei Paesi Bassi, si applica il TCA, ai sensi dell'allegato 31, parte B, sezione 2 (intitolata Tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo), articolo 1, paragrafo 2 del TCA.



- vii. **Esempio 7:** per un autocarro immatricolato nel Regno Unito e diretto dal Regno Unito alla Turchia (e viceversa) in un unico viaggio, mentre transita attraverso gli Stati membri dell'UE, si applicano le norme AETR.



- viii. **Esempio 8:** un autocarro lituano che viaggia solo tra la Svezia e la Norvegia rientra nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006.



In sintesi, i funzionari di controllo devono stabilire se i veicoli presi in considerazione per un controllo su strada rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, tenendo conto delle esenzioni specificate e delle deroghe nazionali che possono essere applicate.

Allo stesso tempo, la natura del viaggio intrapreso dal veicolo in questione determinerà l'insieme di norme applicabili, ossia il Regolamento (CE) n. 561/2006, l'AETR o il TCA.

Gli addetti all'applicazione della normativa devono anche verificare il percorso del conducente e se questo differisce da quello del veicolo. Se c'è una differenza tra il viaggio del veicolo e quello del conducente, devono decidere quali regole applicare, a seconda delle circostanze particolari.

Il Servizio giuridico della Commissione ha indicato che, sebbene la formulazione dell'articolo 2, paragrafo 3, possa suggerire che il viaggio effettuato dal veicolo sia il fattore decisivo ai fini del regolamento applicabile, l'articolo 1 del regolamento (CE) n. 561/2006 specifica che è l'attività del conducente a essere presa in considerazione, per cui un viaggio inizia quando un determinato conducente si unisce a un veicolo e si conclude quando il conducente conclude il viaggio in quel veicolo. Pertanto, in questo contesto, quando si fa riferimento a un viaggio, si deve intendere un viaggio veicolo/conducente.

Ad esempio, un veicolo viene utilizzato per trasportare un carico dalla Turchia alla Francia passando per la Serbia. Un unico autista utilizzato per l'intero viaggio deve rispettare le norme AETR. Un autista che guida il veicolo dalla Moldavia al confine polacco deve rispettare le regole AETR. Un secondo conducente, che si unisce al veicolo al confine polacco e completa il viaggio, deve essere conforme al Regolamento (CE) n. 561/2006.

Utilizzare il seguente elenco per identificare i Paesi europei e quelli vicini all'Europa. I codici alfabetici tra parentesi sono quelli assegnati ai Paesi dal Centro comune di ricerca della Commissione europea (CCR) in base alle normative UE. Il colore del testo indica il colore utilizzato per indicare i Paesi nei grafici e nei diagrammi di questo documento.

Stati membri dell'UE:

Austria (A), Belgio (B), Bulgaria (BG), Croazia (HR), Cipro (CY), Repubblica Ceca (CZ), Danimarca (DK), Estonia (EST), Finlandia (FIN), Francia (F), Germania (D), Grecia (GR), Ungheria (H), Irlanda (IRL), Italia (I), Lettonia (LV), Lituania (LT), Lussemburgo (L), Malta (M), Paesi Bassi (NL), Polonia (PL), Portogallo (P), Romania (RO), Slovacchia (SK), Slovenia (SLO), Spagna (E), Svezia (S).

Firmatario del SEE:

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

Firmatario TCA:

UE + Regno Unito (UK)

Casi speciali:

La Svizzera (CH) è firmataria dell'AETR e, pur non essendo uno Stato membro dell'UE, aderisce al Regolamento (CE) n. 561/2006.

Firmatario AETR:

Stati membri dell'UE + firmatari del SEE (tranne l'Islanda) + Svizzera (CH) + Regno Unito (UK) + Albania (AL), Andorra (AND), Armenia (ARM), Azerbaigian (AZ), Bielorussia (BY), Bosnia-Erzegovina (BIH), Georgia (GE), Kazakistan (KZ), Kirghizistan (¹⁸), Macedonia del Nord (MK), Moldavia (MD), Monaco (MC), Montenegro (MNE), Russia (RUS), San Marino (RSM), Serbia (SRB), Tagikistan (TJ), Türkiye (TR), Turkmenistan (TM), Ucraina (UA), Uzbekistan (UZ).

2.2.3 Articolo 3

2.2.3.1 Testo

Il presente regolamento non si applica ai trasporti su strada effettuati da:

a) Veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri su servizi regolari quando il percorso coperto dal servizio in questione non supera i 50Km

(aa) veicoli o combinazioni di veicoli con una massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate utilizzati per:

(i) trasporto di materiali, attrezzature o macchinari ad uso del conducente nell'ambito del suo lavoro; oppure

(ii) per la consegna di beni prodotti su base artigianale,

solo entro un raggio di 100 km dalla base dell'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e che il trasporto non sia effettuato per conto terzi;

b) - Veicoli con velocità massima autorizzata non superiore a 40 km/h

c) veicoli di proprietà o noleggiati senza conducente dalle forze armate, dai servizi di protezione civile, dai vigili del fuoco e dalle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, quando il trasporto è effettuato in conseguenza dei compiti assegnati a tali servizi ed è sotto il loro controllo

d) Veicoli, compresi quelli utilizzati per il trasporto non commerciale di aiuti umanitari, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di soccorso.

e) Veicoli specializzati utilizzati per scopi medici

¹⁸ Il codice paese del Kirghizistan non è disponibile sul sito web del CCR.

f) Veicoli di soccorso specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla loro base.

g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di sviluppo tecnico, riparazione o manutenzione e veicoli nuovi o ricostruiti non ancora messi in servizio;

h) veicoli o combinazioni di veicoli con una massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate utilizzati per il trasporto di merci a fini non commerciali;_

(h) veicoli con una massa massima consentita, compresi i rimorchi o i semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate, utilizzati per il trasporto di merci, quando il trasporto non è effettuato per conto terzi, ma per conto proprio dell'azienda o del conducente, e quando la guida non costituisce l'attività principale della persona che guida il veicolo;

i) veicoli commerciali, che hanno uno status storico secondo la legislazione dello Stato membro in cui vengono guidati e che sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o merci.

2.2.3.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.3.3 Controllo su strada

Dopo aver stabilito che un veicolo rientra nell'ambito di un'ispezione ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006 (articolo 2), i funzionari di controllo devono anche accertare se il tipo di veicolo e la natura del suo funzionamento non lo esentano dai requisiti contenuti nei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Quanto segue dovrebbe aiutare a stabilire la validità di qualsiasi deroga prevista dall'articolo 3. Tutte le eccezioni devono essere interpretate e applicate rigorosamente.

Nota: le esenzioni contenute nel presente articolo sono accompagnate da esenzioni equivalenti per quanto riguarda l'installazione di tachigrafi (e il loro utilizzo), come specificato all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014.

a) Può essere verificata facendo riferimento all'orario di servizio e a una cartina/piantina del percorso, se in possesso dell'autista. Si noti che l'eccezione si riferisce alla distanza effettiva del "percorso" e non, ad esempio, alla distanza radiale.

Nei casi in cui si applica questa esenzione, gli Stati membri devono comunque *fornire una protezione adeguata in termini di tempi di guida consentiti e di interruzioni e periodi di riposo obbligatori* (cfr. articolo 15 e articolo 16, paragrafo 2).

aa) (i) L'esenzione non può essere applicata ai veicoli utilizzati per la semplice consegna di merci in un sito in cui il conducente non utilizza tali merci nell'ambito del proprio lavoro.

Questa deroga riguarda piuttosto i commercianti, come gli idraulici o i costruttori, o altri professionisti che trasportano i loro "materiali, attrezzature o macchinari". Tuttavia, molti, se non la maggior parte, di questi veicoli trasportano anche le loro scorte, che possono essere considerate solo come merci. Tuttavia, se questi veicoli sono destinati a essere utilizzati per il lavoro del conducente, si applica l'eccezione.

aa) (ii) I "beni artigianali" sono gli articoli prodotti su piccola scala, come gli articoli artigianali, realizzati con o senza l'ausilio di strumenti, come il cucito, la tessitura, l'intaglio, la soffiatura del vetro, la costruzione di mobili, la panificazione, la ceramica, ecc. La persona che produce questi articoli può poi utilizzare un veicolo per consegnarli, sia che si tratti di un singolo cliente come parte delle condizioni di vendita, sia che si tratti di un luogo in cui vendere questi articoli, ad esempio il proprio negozio o fiere artigianali, mercati, ecc.

Per le eccezioni di cui sopra, si rimanda alla sentenza della Corte di giustizia nella causa C-13/21 - *Pricoforest SRL contro Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier* che chiarisce il concetto di "raggio di 100 km dalla base dell'impresa" come riferito a "una linea retta non superiore a 100 km, tracciata sulla mappa a partire da tale base e che unisce la base a qualsiasi punto di un'area geografica circolare che circonda la stessa base".

b) La velocità massima autorizzata è indicata sul veicolo o sui documenti specifici del veicolo. Ciò include i veicoli in cui tale restrizione è dovuta a un limitatore di velocità impostato.

c) Tali veicoli esenti sono comunemente evidenti dal loro aspetto visivo.

In questi casi, chiedete all'autista di confermare che si tratta di questo e non di un servizio privato analogo.

Per quanto riguarda i veicoli noleggiati o non noleggiati, l'interrogazione del conducente e dei documenti relativi allo scopo del viaggio indicherà la validità dell'esenzione. In caso di dubbio, può essere necessario verificare con i datori di lavoro/ufficiali di comando.

Questa esenzione **non si** applica agli operatori commerciali appaltati agli organismi citati nel testo, che non svolgono compiti assegnati a questi servizi o sono sotto il loro controllo.

d) La fornitura di aiuti deve essere effettuata in risposta a un'emergenza o a un salvataggio. Verificatelo esaminando i documenti di carico e interrogando il conducente.

Il concetto di emergenza può includere:

- azioni derivanti da disastri naturali (come un terremoto) o quando la vita/salute di persone o animali è in pericolo.
- grave interruzione di servizi pubblici essenziali, come i servizi di telecomunicazione o postali, dell'uso di strade, ferrovie, porti o aeroporti, o gravi danni alle proprietà, in particolare nel contesto di una crisi umanitaria o di una catastrofe naturale.

L'esenzione si applica solo per la durata dell'operazione di emergenza o di soccorso. Quando l'operazione di emergenza o di soccorso viene messa sotto controllo, l'esenzione cessa di essere applicata.

Anche gravi interruzioni dell'infrastruttura di trasporto, come condizioni meteorologiche eccezionalmente gravi o inaspettate, potrebbero portare a un'emergenza di questo tipo.

e) I veicoli come le ambulanze, i veicoli per i donatori di sangue e i body scanner devono essere dotati di attrezzature specializzate che forniscono un qualche tipo di trattamento medico. Questo va verificato con un'ispezione fisica del veicolo. Lo scopo principale del viaggio deve essere la cura, quindi un pullman o un autobus allestito per consentire il trasporto di persone malate o disabili a Lourdes, ad esempio, non può essere esentato dal regolamento sostenendo che si tratta di un'ambulanza.



Figura sopra: Veicoli utilizzati come ambulanze.

f) Un carro attrezzi specializzato deve essere costruito o adattato per consentire il recupero di un veicolo disabili (si veda la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-79/86 - *Hamilton contro Whitelock*). La base operativa del veicolo deve essere accertata per verificare la condizione del raggio di 100 km per l'applicazione dell'esenzione.

Si tenga presente che, entro il raggio di 100 km, il veicolo può essere utilizzato per attività non correlate al recupero dei guasti; ad esempio, un carro attrezzi dotato di un letto scorrevole per il recupero di un'autovettura disabili potrebbe, entro un raggio di 100 km dalla base del veicolo, essere adibito al trasporto di merci diverse dai veicoli in panne ed essere esente dal regolamento.¹⁹

Questo tipo di veicolo può essere dotato di un tachigrafo, ma nei termini di questa esenzione non vi è alcun obbligo di utilizzarlo.

Un viaggio di "recupero" che superi il raggio di 100 km richiederebbe l'installazione e l'uso di un tachigrafo e il rispetto dei tempi di guida e di riposo.

¹⁹ Nella causa C-79/86 - *Hamilton contro Whitelock*, la Corte afferma che "Dalle parole stesse delle disposizioni citate risulta che la deroga in questione è subordinata unicamente alla natura del veicolo come 'carro attrezzi specializzato', **indipendentemente dal tipo di trasporto effettuato**".

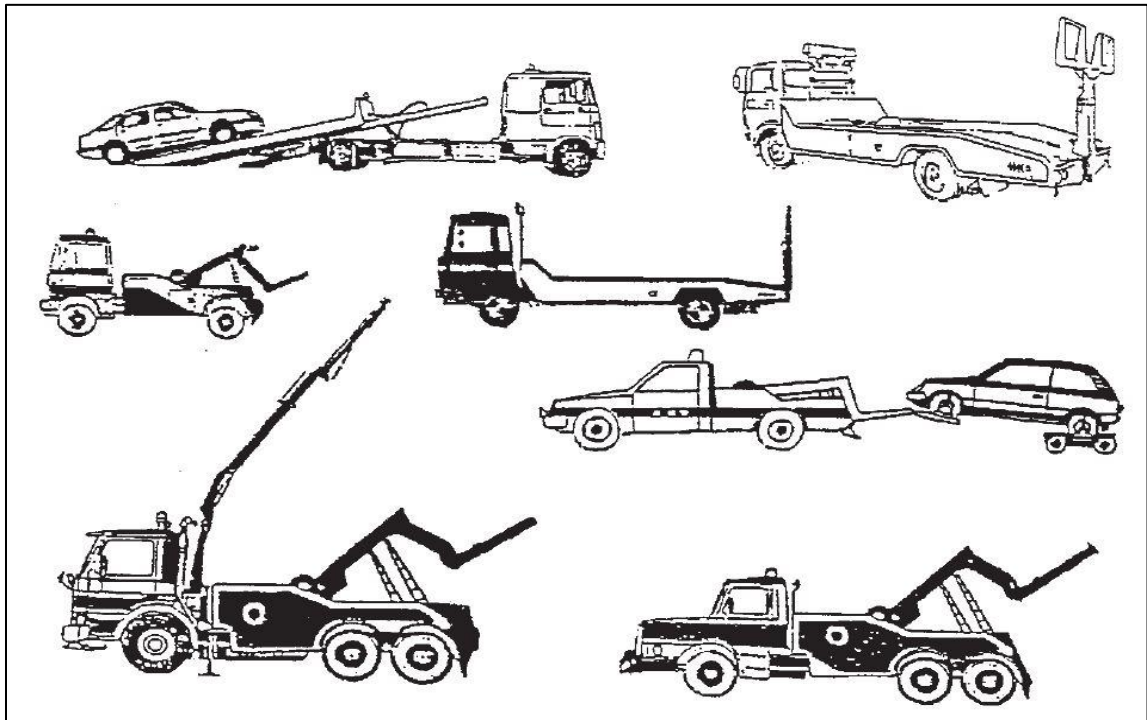


Figura sopra: Veicolo di soccorso specializzato

g) La natura e lo scopo del viaggio intrapreso devono essere accertati (ad esempio, interrogando il conducente e controllando i documenti, come il contratto di riparazione del veicolo) per verificare l'applicazione di questa esenzione. L'equipaggiamento di bordo e la natura del carico trasportato possono indicare che l'esenzione non è applicabile. L'esenzione non si applica quando il veicolo viene sottoposto a un controllo periodico obbligatorio. Un esempio tipico di attività esente potrebbe essere quello di un meccanico impegnato in un viaggio per verificare la corretta riparazione dello sterzo di un veicolo.

Sono esenti i veicoli sottoposti a prove su strada a fini di sviluppo tecnico, riparazione o manutenzione e i veicoli nuovi o ricostruiti non ancora messi in servizio.

h) Il tipo/capacità del veicolo è comprovata da documenti specifici del veicolo. Il viaggio non deve essere effettuato per conto terzi o per conto proprio e le merci trasportate non possono essere collegate a un'attività commerciale o imprenditoriale (si veda la definizione di trasporto non commerciale di merci di cui all'articolo 4, lettera r)). Il conducente deve essere interrogato

e il carico ispezionato per verificare questi fatti. Per combinazione di veicoli si intende un veicolo più rimorchio o semirimorchio. I veicoli che superano la massa massima consentita di 7,5 tonnellate rientrano nel campo di applicazione, anche quando sono allestiti come area abitativa privata temporanea e utilizzati anche per il carico non commerciale di merci. (Si veda la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-666/21 - *Åklagarmyndigheten*).

ha) I veicoli commerciali leggeri rientreranno nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 e dovranno essere dotati di un tachigrafo intelligente versione 2 a partire dal 1° luglio 2026, quando la loro massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, supera le 2,5 tonnellate (ma non le 3,5 tonnellate) e sono utilizzati nel trasporto internazionale per conto terzi (articolo 2, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h bis), del regolamento (CE) n. 561/2006).

Questi veicoli sono esenti quando il trasporto non è effettuato per conto terzi, ma per conto proprio dell'azienda o del conducente, e quando la guida non costituisce l'attività principale della persona che guida il veicolo.

Per quanto riguarda la natura "*per conto proprio*" delle operazioni di trasporto, il trasporto di merci deve essere, in particolare, "*solo accessorio all'insieme delle attività dell'impresa*" (cfr. articolo 1, paragrafo 5, lettera d), punto v), del regolamento (CE) n. 1072/2009).

Per quanto riguarda l'"*attività principale del conducente*" (di cui all'articolo 3, lettere aa) e ha), e all'articolo 13, paragrafo 1, lettere d) e q)), si può considerare la descrizione fornita nel considerando della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE e la direttiva 2006/126/CE. Il considerando indica che "*In generale, si ritiene che la guida non sia l'attività principale del conducente quando occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile scorrevole*".

i) I veicoli "storici" sono definiti nella legislazione di ciascuno Stato membro. Tali veicoli non possono essere utilizzati per trasportare merci o passeggeri a fini commerciali. I conducenti e i passeggeri devono essere interrogati per verificare queste condizioni.

In sintesi, i veicoli identificati nell'articolo 3 come esenti non sono ispezionati sulla base del Regolamento (CE) n. 561/2006, ma ciò non li esenta da altre forme di ispezione. Le esenzioni dichiarate devono essere verificate dai funzionari di controllo e, se tali affermazioni si rivelano infondate, devono essere sottoposte a un'ispezione completa ai sensi del Regolamento (CE) n. 561/2006.

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, i conducenti sono tenuti a registrare la "guida al di fuori del campo di applicazione" come "*altro lavoro*", inserendola manualmente su un foglio di registrazione o su un documento stampato, oppure utilizzando le funzioni di inserimento manuale sull'apparecchio di controllo (ad esempio, utilizzando il pulsante/interruttore "al di fuori del campo di applicazione" sul tachigrafo).

I funzionari di controllo e i conducenti devono essere consapevoli del fatto che il tachigrafo non distingue di per sé tra la guida "nel campo di applicazione" e quella "fuori campo".

La "guida al di fuori dell'ambito di applicazione" deve sempre essere calcolata come "*altro lavoro*".

2.2.4 Articolo 4

2.2.4.1 Testo

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(a) per "trasporto su strada" si intende qualsiasi viaggio effettuato interamente o in parte su strade aperte al pubblico da un veicolo, carico o meno, adibito al trasporto di passeggeri o merci;

(b) Per "veicolo" si intende un veicolo a motore, una motrice, un rimorchio o un semirimorchio o una combinazione di questi veicoli, definiti come segue:

- veicolo a motore": qualsiasi veicolo semovente che circola su strada, diverso da un veicolo che viaggia permanentemente su rotaie, e che viene normalmente utilizzato per trasportare passeggeri o merci,

- trattore": qualsiasi veicolo semovente che circola su strada, diverso da un veicolo che viaggia permanentemente su rotaie, e appositamente progettato per tirare, spingere o spostare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine,

- rimorchio": qualsiasi veicolo progettato per essere agganciato a un veicolo a motore o a un trattore,

- semirimorchio": un rimorchio senza asse anteriore accoppiato in modo tale che una parte sostanziale del suo peso e del peso del suo carico sia sostenuta dalla motrice o dal veicolo a motore;

(c) Per "conducente" si intende qualsiasi persona che guidi il veicolo anche per un breve periodo o che sia trasportata in un veicolo nell'ambito delle sue mansioni per essere disponibile alla guida in caso di necessità;

(d) "interruzione": il periodo durante il quale il conducente non può svolgere alcuna attività di guida o di altro tipo e che viene utilizzato esclusivamente per recuperare;

(e) "altro lavoro": tutte le attività definite come orario di lavoro all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, ad eccezione della "guida", compreso il lavoro per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o all'esterno del settore dei trasporti;

(f) "riposo": qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del proprio tempo;

(g) "periodo di riposo giornaliero": il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del proprio tempo e comprende un "periodo di riposo giornaliero regolare" e un "periodo di riposo giornaliero ridotto":

- per "periodo di riposo giornaliero regolare" si intende un periodo di riposo di almeno 11 ore. In alternativa, questo periodo di riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere un periodo ininterrotto di almeno 3 ore e il secondo un periodo ininterrotto di almeno 9 ore,

- Per "*periodo di riposo giornaliero ridotto*" si intende un periodo di riposo di almeno 9 ore ma inferiore a 11 ore;

(h) "*periodo di riposo settimanale*": il periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del proprio tempo e comprende un "periodo di riposo settimanale regolare" e un "periodo di riposo settimanale ridotto":

- Per "*periodo di riposo settimanale regolare*" si intende un periodo di riposo di almeno 45 ore,

- per "*periodo di riposo settimanale ridotto*" si intende qualsiasi periodo di riposo inferiore a 45 ore che, alle condizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 6, può essere ridotto a un minimo di 24 ore consecutive;

(i) Per "*settimana*" si intende il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica;

(j) "*tempo di guida*": la durata dell'attività di guida registrata:

- automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito nell'allegato I e nell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85, oppure

- Manualmente come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85;

(k) "*periodo di guida giornaliero*": il tempo di guida totale accumulato tra la fine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero successivo o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;

(l) "*periodo di guida settimanale*": il periodo di guida totale accumulato durante una settimana;

(m) "*Massa massima ammissibile*": la massa operativa massima autorizzata di un veicolo a pieno carico;

(n) "*servizi regolari di trasporto passeggeri*": i servizi nazionali e internazionali quali definiti all'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (10);

(o) "*multipresenza*": la situazione in cui, durante ogni periodo di guida tra due periodi di riposo giornaliero consecutivi, o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono almeno due conducenti nel veicolo per effettuare la guida. Per la prima ora di multipresenza la presenza di uno o più conducenti è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria;

(p) "*impresa di trasporto*": qualsiasi persona fisica, qualsiasi persona giuridica, qualsiasi associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o dipendente da un'autorità dotata di tale personalità, che effettua trasporti su strada, sia per conto terzi che per conto proprio;

(q) "*periodo di guida*": il periodo di guida accumulato dal momento in cui il conducente inizia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al momento in cui prende un periodo di riposo o un'interruzione. Il periodo di guida può essere continuo o interrotto;

(r) "trasporto non commerciale": qualsiasi trasporto su strada, diverso dal trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non viene percepita alcuna remunerazione diretta o indiretta e che non genera direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non è collegato ad un'attività professionale o commerciale.

2.2.4.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.4.3 Controllo su strada

L'articolo fornisce le definizioni appropriate che consentono di comprendere correttamente e più facilmente il significato previsto. Nella spiegazione degli articoli del Regolamento (CE) n. 561/2006 sarà necessario fare spesso riferimento a queste definizioni. In molti casi le definizioni stesse necessitano di elaborazioni e chiarimenti che, se del caso, sono riportati di seguito:

a) La definizione di strada aperta al pubblico spetta a ciascuno Stato membro. Un viaggio (in questo caso) inizia quando un conducente prende in consegna un veicolo e termina quando smette di avere il controllo del veicolo o quando effettua un periodo di riposo qualificato. In questo caso, un viaggio può comprendere numerosi tragitti brevi. Questa definizione, in effetti, fa rientrare nel campo di applicazione del regolamento la guida fuori strada (ad esempio, su proprietà privata) quando questa viene effettuata durante un viaggio che comprende anche un viaggio su strade aperte al pubblico durante un periodo di guida giornaliero. Questa definizione mantiene i veicoli vuoti nel campo di applicazione.

b) Promemoria: un veicolo può riferirsi a una combinazione di veicoli (veicolo e rimorchio).

c) Si tratta di persone che guidano il veicolo, anche per un breve periodo, o che sono disponibili a guidare come conducenti (nell'ambito delle loro mansioni) e quindi rientrano nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006 e del Regolamento (UE) n. 165/2014.

d) È possibile effettuare un'interruzione in un veicolo in movimento (multi-manning) a condizione che il conducente sia inattivo e che il periodo sia utilizzato esclusivamente per il recupero. In caso di multipresenza in un veicolo dotato di tachigrafo digitale, dato che i tachigrafi digitali non consentono di registrare un'interruzione nei veicoli in movimento, quando si effettua un'interruzione in un veicolo in movimento, è prassi comune tra gli addetti ai lavori considerare un periodo di 45 minuti di disponibilità come un'interruzione registrata.

e) includere qualsiasi lavoro diverso dalla guida per qualsiasi datore di lavoro all'interno o all'esterno del settore dei trasporti, compresa la guida fuori dal campo di applicazione. Ad esempio, se una persona è stata impiegata come guardia giurata per 3 ore da un datore di lavoro prima di assumere il controllo di un veicolo nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006 per un altro datore di lavoro, la prima attività è considerata "altro lavoro" nel contesto del Regolamento (CE) n. 561/2006 e deve essere registrata come tale. Si veda la descrizione fornita all'articolo 6 (sezione 2.2.6.3 del presente documento).

f) "il conducente può disporre liberamente del proprio tempo" significa che il conducente non è a disposizione di alcun datore di lavoro.

g) Un riposo giornaliero regolare è di almeno 11 ore continuative o, se preso in due periodi, il primo deve essere di almeno 3 ore e il secondo di almeno 9 ore.

Un riposo giornaliero ridotto è di almeno 9 ore ma inferiore a 11 ore.

Ai fini dell'aggregazione della guida giornaliera (si veda il successivo punto k)), è necessario identificare il momento in cui inizia il periodo di riposo giornaliero. Pertanto, a tal fine, si ritiene che il riposo giornaliero considerato come un "frazionamento" sia iniziato quando è iniziata la parte di "9 ore".

Un periodo di riposo giornaliero può essere collegato a un periodo di compensazione per un riposo settimanale precedentemente ridotto.

h) Un periodo di riposo settimanale è un periodo di riposo continuo di durata sufficiente da poter essere **almeno** un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

Un periodo di riposo settimanale regolare è di almeno 45 ore continuative.

Un periodo settimanale ridotto è di almeno 24 ore ma inferiore a 45 ore continuative.

Pertanto, un riposo settimanale di 49 ore si qualifica come riposo settimanale regolare, mentre uno di 31 ore si qualifica come riposo settimanale ridotto.

Un periodo di riposo settimanale può comprendere un riposo settimanale regolare o ridotto più una compensazione per un riposo settimanale precedentemente ridotto.

i) Per settimana si intende la "settimana fissa", ossia le ore 00:00 del lunedì e le ore 24:00 della domenica (locali).

j) Si tratta del tempo trascorso alla guida, registrato automaticamente o semiautomaticamente da un tachigrafo azionato correttamente o manualmente, se necessario.

Si noti che, a causa delle limitazioni dell'apparecchiatura di registrazione digitale, questo dato può differire leggermente dal tempo di guida effettivo (vedere la nota guida 4).

k) Si accetta che questa definizione comprenda anche la guida tra i periodi di riposo settimanale e i periodi di riposo giornaliero, o tra due periodi di riposo settimanale.



Per una spiegazione dei simboli utilizzati nel grafico di cui sopra (e in altre parti del presente documento), si veda l'articolo 34, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014.

l) Per periodo di guida settimanale si intende il tempo di guida totale accumulato durante una settimana. Include anche il tempo di guida risultante da interruzioni dei regolari periodi di riposo giornalieri a causa di movimenti di traghetti o treni.

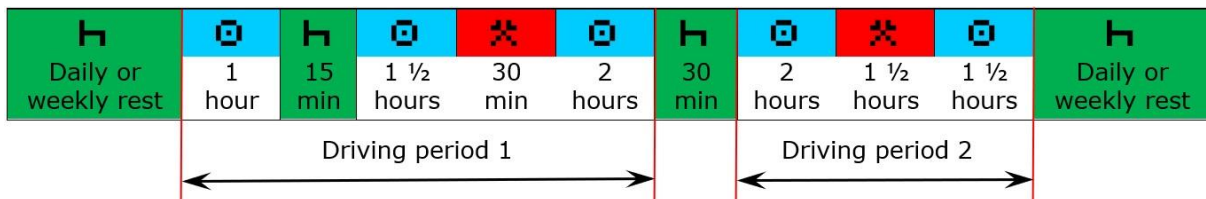
m) Il regolamento si applica ai veicoli o alle combinazioni di veicoli con una massa massima autorizzata superiore a 3.500 kg e si applicherà (a partire dal 1° luglio 2026) ai veicoli o alle combinazioni di veicoli con una massa massima autorizzata compresa tra 2.500 kg e 3.500 kg a determinate condizioni. I funzionari di controllo devono fare attenzione a interpretare correttamente i documenti tecnici del veicolo o i dati del costruttore. La massa massima autorizzata viene generalmente indicata per entrambi i tipi di funzionamento, cioè in modalità singola o combinata. Alcuni veicoli non rientrano nel campo di applicazione del regolamento quando vengono utilizzati da soli, ma vi rientrano quando vengono utilizzati in combinazione.

n) Non è necessario alcun chiarimento.

o) Un conducente (conducente A) può essere affiancato da uno o più altri conducenti nel corso del viaggio (ad esempio, il conducente B e il conducente C). Anche questo rientra nel concetto di multipresenza.

p) Non è necessario alcun chiarimento.

q) Un **periodo di guida giornaliero** sarà composto da più periodi di guida che di per sé possono essere continui o interrotti.



r) Questo punto fornisce la definizione di trasporto non commerciale, particolarmente rilevante per gli articoli 3(d), 3(h) e 3(i). Esso comprende i veicoli utilizzati per conto proprio per trasporti non commerciali (ad esempio, per trasportare cavalli o auto da corsa per hobby), che non ricevono denaro diretto o indiretto. Inoltre, il "trasporto" "non è collegato ad un'attività professionale o commerciale". In questo caso, i funzionari di controllo dovranno valutare se l'attività (come una mostra di cavalli o un evento di auto da corsa) può essere classificata come attività professionale/commerciale o se si tratta solo di un hobby.

2.2.5 Articolo 5

2.2.5.1 Testo

1. L'età minima dei conducenti è di 18 anni.

2. L'età minima degli assistenti alla guida è di 18 anni. Tuttavia, gli Stati membri possono ridurre l'età minima degli assistenti alla guida a 16 anni, a condizione che:

(a) il trasporto su strada è effettuato all'interno di uno Stato membro entro un raggio di 50 chilometri dal luogo in cui il veicolo staziona, comprese le aree amministrative locali il cui centro è situato entro tale raggio;

(b) la riduzione è finalizzata alla formazione professionale; e

(c) Vi è il rispetto dei limiti imposti dalle norme nazionali dello Stato membro in materia di occupazione. *Nessuna modifica MP I*

2.2.5.2 Infrazioni

Età dell'equipaggio	561- 5
---------------------	---------------

2.2.5.3 Controllo su strada

I funzionari di controllo devono stabilire la base del veicolo e i dettagli del viaggio attraverso le informazioni fornite dal conducente. L'esame dei documenti di identità o di licenza del conduttore o del conducente può essere utilizzato per stabilire l'età.

L'infrazione si verifica se il compagno del conduttore o del conducente è minorenne.

Se i compagni di guida hanno un'età compresa tra i 16 e i 18 anni, verificare che il limite di raggio di 50 km non sia stato superato²⁰.

La violazione del requisito dell'età minima per i conduttori deve essere considerata un'*infrazione grave secondo le linee guida* contenute nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE.

2.2.6 **Articolo 6**

2.2.6.1 Testo

1. *Il tempo di guida giornaliero non deve superare le nove ore.*

Tuttavia, il periodo di guida giornaliero può essere esteso a un massimo di 10 ore per non più di due volte durante la settimana.

2. *Il periodo di guida settimanale non deve superare le 56 ore e non deve comportare il superamento dell'orario di lavoro settimanale massimo stabilito dalla direttiva 2002/15/CE.*

3. *Il tempo di guida totale accumulato durante due settimane consecutive non deve superare le 90 ore.*

4. *I periodi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i periodi di guida nel territorio della Comunità o di un paese terzo.*

²⁰ Per il calcolo dei limiti di raggio, si veda la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-13/21 - *Pricoforest SRL contro Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*.

5. I conducenti registrano come altre mansioni il tempo trascorso come descritto all'articolo 4, lettera e), nonché il tempo trascorso alla guida di un veicolo utilizzato per operazioni commerciali che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e registrano i periodi di disponibilità, quali definiti all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, conformemente all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (*1). La registrazione deve essere effettuata manualmente su un foglio di registrazione o su un tabulato o mediante l'uso di dispositivi di immissione manuale sull'apparecchio di controllo.

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

2.2.6.2 Infrazioni

Superare le 10 ore di guida	561- 6-1
Superare le 9 ore quando ne sono consentite solo 9 (non sono rimasti 10)	561- 6-1
Superare il limite di guida settimanale di 56	561- 6-2
Superare i 2 limiti settimanali di 90	561- 6-3
Violazione dei 165 requisiti per la registrazione delle attività.	561- 6-5

2.2.6.3 Controllo su strada

I funzionari di controllo devono analizzare ogni foglio di registrazione del tachigrafo prodotto (o i dati digitali) per stabilire i tempi di guida giornalieri e accumularli in modo appropriato per stabilire i totali di guida settimanali. I totali settimanali di guida vengono poi esaminati per stabilire i totali bisettimanali di guida. Utilizzare il seguente processo in due fasi:

Passo 1

- Verificare i tempi di guida registrati dal foglio di registrazione del tachigrafo o dai dati digitali. A tal fine, accumulare i periodi di guida tra la fine di un riposo giornaliero o settimanale e l'inizio del successivo periodo di riposo giornaliero/settimanale per stabilire il periodo di guida giornaliero.

[La Commissione ha raccomandato all'indirizzo²¹ che, ai fini della determinazione dei tempi di guida giornalieri, quando un conducente non ha usufruito di periodi di riposo nella loro interezza come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006, i periodi di guida interrotti da periodi di riposo di almeno 7 ore non devono essere aggregati. Si noti che, nonostante ciò, un periodo di riposo inadeguato costituirebbe comunque una violazione degli obblighi di riposo giornaliero].

- Verificare che il limite di 10 ore di guida non sia stato superato. Se si raggiungono "più di 9 ore" prima della mezzanotte, la proroga deve essere conteggiata alla prima settimana.

²¹ Si veda la decisione di esecuzione della Commissione del 07.06.2011, C(2011) 3759 definitivo https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2011_3759_en.pdf.

- Ripetere l'operazione per ogni record prodotto.
- Il superamento di questo limite costituisce un'infrazione in ogni occasione. Infrazioni categorizzate in base all'allegato III della direttiva 2006/22/CE (infrazioni B5, B6, B7 e B8):
 - $10h < \dots < 11h$ un'infrazione minore
 - $11h \leq \dots < 12h$ un'infrazione grave
 - $12h \leq \dots$ un'infrazione molto grave
 - Superare il tempo di guida giornaliero di 10 ore del 50% o più senza fare un'interruzione o senza un riposo di almeno 4,5 ore, $15 \text{ ore} \leq \dots$ e nessuna interruzione/riposo ... un'infrazione molto grave.
- Verificare che in una settimana (si veda la definizione di "**settimana**" all'articolo 4) il periodo di guida giornaliero di 9 ore non sia stato superato più di due volte.
- In questo caso, ogni evento che supera le due occasioni consentite costituisce un'infrazione di guida giornaliera (9 ore). Classificazione della gravità dell'infrazione secondo l'allegato III della direttiva 2006/22/CE (infrazioni B1, B2, B3 e B4):
 - $9h < \dots < 10h$ una violazione minore
 - $10h \leq \dots < 11h$ un'infrazione grave
 - $11h \leq \dots$ un'infrazione molto grave
 - Superare il tempo di guida giornaliero di 9 ore del 50 % o più senza fare pause o senza alcuna riposo di almeno 4,5 ore, $13h30 \leq \dots$ e nessuna pausa/riposo ... un'infrazione molto grave. (Tuttavia, va notato che questa infrazione (cioè "il superamento del 50% o più del tempo di guida giornaliero di 9 ore in combinazione con un'interruzione/riposo di 4,5 ore") emerge da una violazione di due distinte disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo).
- Sommare i periodi di guida giornalieri di ogni settimana applicabili alle registrazioni prodotte per stabilire la guida settimanale. Si noti che quando il modello di lavoro di un conducente non è allineato alla "settimana fissa", è possibile che un conducente accumuli 58 ore di guida tra i periodi di riposo settimanali e sia comunque conforme. Se, in una qualsiasi settimana, le ore di guida settimanali superano le 56 ore, si tratta di un'infrazione. Classificazione della gravità dell'infrazione ai sensi dell'Allegato III della Direttiva 2006/22/CE (infrazioni B9, B10, B11 e B12)
 - $56h < \dots < 60h$ una violazione minore
 - $60h \leq \dots < 65h$ una grave infrazione
 - $65h \leq \dots < 70h$ un'infrazione molto grave.
 - Superare il tempo di guida settimanale del 25% o più, $70h \leq \dots$ un'infrazione molto grave.
- Sommare le ore di guida settimanali consecutive (fisse) per stabilire il totale bisettimanale. Ogni totale bisettimanale (fisso) che supera le 90 ore consentite costituisce un'infrazione. Classificazione della gravità dell'infrazione secondo l'allegato III della direttiva 2006/22/CE (infrazioni B13, B14, B15 e B16):
 - $90h < \dots < 100h$ una violazione minore
 - $100h \leq \dots < 105h$ un'infrazione grave
 - $105h \leq \dots < 112h30$ un'infrazione molto grave

- Superare il tempo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive del 25% o più, $112h30 \leq \dots$ un'*infrazione molto grave*.

Passo 2

- Esaminare ogni registro per verificare che tutte le attività dei conducenti siano state contabilizzate, come ad esempio altri lavori. Il registro deve includere il lavoro svolto prima di prendere il controllo del veicolo e dopo averlo ceduto. L'obbligo è di registrare come "altro lavoro":
 - qualsiasi tempo trascorso definito come orario di lavoro dall'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE;
 - qualsiasi tempo trascorso alla guida di un veicolo utilizzato per operazioni commerciali che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006;
- E, inoltre, registrare in modo appropriato:
 - eventuali periodi di disponibilità come definiti all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) n. 165/2014.
- Deve essere registrato manualmente su un foglio di registrazione, su una stampa o utilizzando le funzioni di inserimento manuale dell'apparecchio di registrazione.
- In caso di registrazione non continua, il conducente dovrà spiegarne le ragioni. Se, attraverso l'interrogatorio del conducente o altri elementi di prova a disposizione dell'agente di controllo, si stabilisce che sono state svolte attività regolamentate e che queste non sono state registrate, ciò indica una mancata registrazione e costituisce una violazione del presente articolo.
 - Tale violazione costituisce un'*infrazione molto grave*.
- Un modulo di attestazione, se presentato volontariamente dai conducenti, può contribuire a fornire informazioni sulle attività dei conducenti che sono lontani dai veicoli. Questo modulo può tuttavia aggiungersi alle registrazioni del [tachigrafo](#) e deve riflettere solo le attività che non è stato possibile registrare tramite il tachigrafo per motivi tecnici. Il modello del modulo di attestazione è disponibile al seguente link: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods/form-attestation-activities_en (si veda anche l'Allegato 4 del presente documento). A livello di AETR, esiste un modulo che riproduce il modulo di attestazione dell'UE (Appendice 3 dell'Accordo AETR) e lo stesso è disponibile al seguente link: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (si veda anche l'Allegato 5 del presente documento).

Tuttavia, va notato che gli Stati membri non possono imporre ai conducenti l'obbligo di presentare i moduli di attestazione (cfr. articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014).

La Commissione europea sta lavorando a una soluzione armonizzata per registrare e controllare i periodi di assenza dal veicolo.

ESEMPI

- i. **Esempio 1 - Una giornata di guida di 10 ore con pause correttamente effettuate**

H Daily or weekly rest	O 1 hour	H 45 min	O 2 hours	H 15 min	O 2 ½ hours	H 30 min	O 2 hours	H 15 min	O 2 ½ hours	H Daily or weekly rest	✓
↔ Driving period		↔ Driving period				↔ Driving period					

ii. **Esempio 2 - Un riposo giornaliero incompleto può portare a un'infrazione su un periodo di guida giornaliero (periodo di guida giornaliero di 20 ore)**

H Daily or weekly rest	O 4 ½ hours	H 45 min	O 4 ½ hours	H 6 ½ hours	O 4 ½ hours	X 2 hours	H 5 ½ hours	O 3 ½ hours	H 45 min	O 3 hours	H Daily or weekly rest	✗
----------------------------------	-----------------------	--------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	---------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------	---------------------	----------------------------------	---

iii. **Esempio 3 - corretta distribuzione dei tempi di guida e dei riposi settimanali.**

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

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

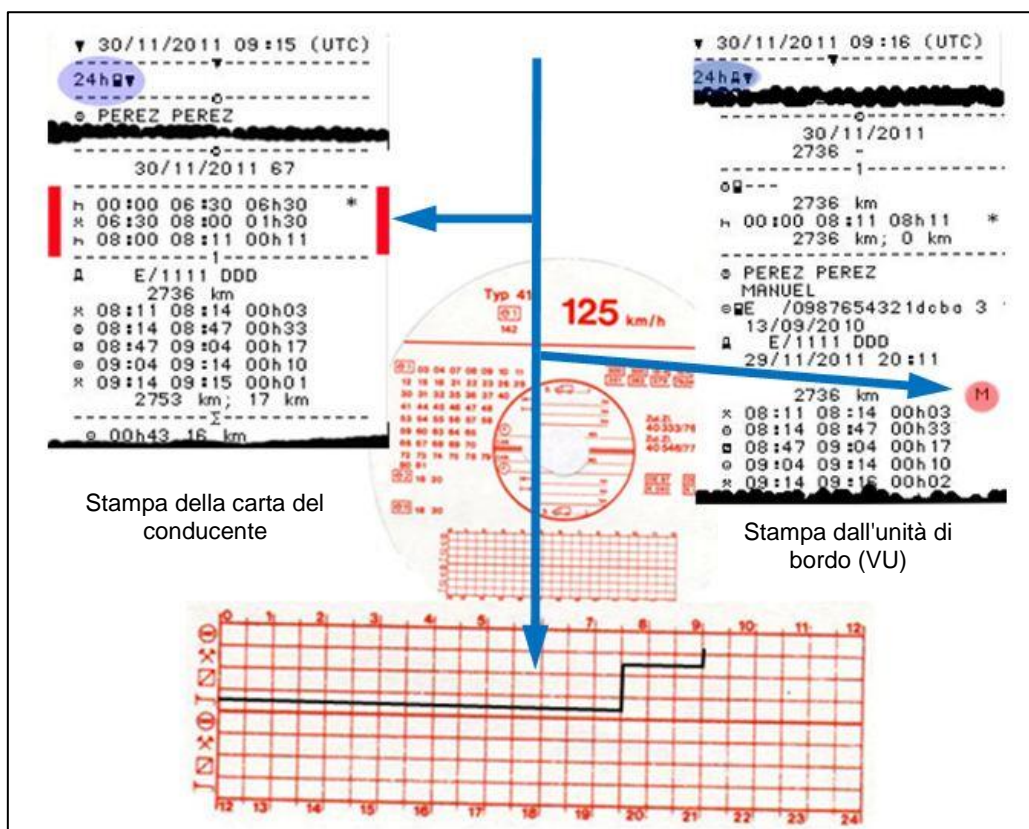
Week 1							Week 2							Week 3							Week 4							Week 5							Week 6													
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F
Weekly rest							Weekly rest							Weekly rest							Weekly rest							Weekly rest																				
Driving 7 h		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



Nota: una volta raggiunto il tempo di guida di 56 ore in una "settimana" (cioè il periodo di tempo compreso tra le 00:00 del lunedì e le 24:00 della domenica), il conducente non è autorizzato a guidare ulteriormente in questa "settimana".

L'approccio di cui sopra è valido anche per il limite di due settimane di guida.

iv. Esempio 4 - attività svolte fuori dal veicolo e registrate manualmente.



Nota: questo esempio mostra l'inserimento manuale sul retro di un foglio di registrazione di un conducente che si è riposato dalle 00:00 alle 07:30 ora locale e poi è stato impegnato in "altri lavori" dalle 07:30 alle 09:00, quando ha iniziato a guidare. Da quel momento il foglio di registrazione è stato inserito nell'apparecchio di controllo e le attività successive sono state registrate automaticamente sul lato cerato del foglio di registrazione.

2.2.7 Articolo 7

2.2.7.1 Testo

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente deve effettuare un'interruzione ininterrotta di almeno 45 minuti, a meno che non effettui un periodo di riposo.

Questa pausa può essere sostituita da una pausa di almeno 15 minuti seguita da una pausa di almeno 30 minuti ciascuna, distribuita sul periodo in modo da rispettare le disposizioni del primo paragrafo.

Un conducente impegnato in una multipresenza può fare una pausa di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che fa la pausa non sia impegnato ad assistere il conducente alla guida del veicolo.

2.2.7.2 Infrazioni

Mancata pausa di qualificazione.	561- 7
----------------------------------	---------------

2.2.7.3 Controllo su strada

- Per ogni record, accumulare il tempo di guida (a partire dal primo periodo di guida dopo un periodo di riposo) fino a raggiungere le 4 ore e mezza.
- questo periodo di guida deve *comprendere* un'interruzione di 45 minuti, oppure un periodo di almeno 15 minuti seguito da un ulteriore periodo di almeno 30 minuti, oppure,
- Questo periodo di guida deve *essere seguito da un'*interruzione di 45 minuti, prima di riprendere un altro periodo di guida.

Nota: l'obbligo di registrare le "pause" come "pause" è esplicito. Questo deve essere fatto utilizzando il simbolo del "letto".

- Se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte, si è verificata una violazione.
- Se si effettua un'interruzione per la qualificazione (almeno 45 minuti o 15+30 minuti) prima di aver accumulato 4 ore e mezza di guida, il calcolo ricomincia da capo.
- A partire dalla fine di ogni pausa di qualificazione, continuare a valutare i periodi di guida registrati in questo modo fino all'inizio di un periodo di riposo giornaliero.
- Quando si scopre un'infrazione, si accumulano i periodi di guida registrati tra i periodi di riposo o di interruzione qualificati. In questo modo si stabilisce la gravità dell'infrazione.
- Se il periodo di guida accumulato prima di un'interruzione per la qualificazione supera le 4 ore e mezza consentite, si tratta di un'infrazione. Classificazione della gravità dell'infrazione secondo l'allegato III della direttiva 2006/22/CE (infrazioni C1, C2 e C3):
 - $4h30 < \dots < 5h$ - un'infrazione minore.
 - $5h \leq \dots < 6h$ - una grave infrazione
 - $6h \leq \dots$ - una violazione molto grave

- Questo approccio per stabilire la conformità al regolamento (cioè il regolamento (CE) n. 561/2006) è stato definito nella sentenza della Corte di giustizia nella causa C-116/92 - *Charlton e altri*²².

Nel caso in cui la pausa sia suddivisa, la prima pausa deve essere di almeno 15 minuti; se è superiore a 15 minuti, verrà comunque conteggiata come 15 minuti. Se è inferiore a 15 minuti, non verrà conteggiata come pausa.

Di conseguenza, si verificherà un'infrazione se un conducente effettua prima un'interruzione di 30 minuti seguita da un'interruzione di 15 minuti. Poiché la prima pausa sarà considerata di 15 minuti, di conseguenza la seconda pausa dovrà essere di almeno 30 minuti e non di 15 minuti.

Allo stesso modo, se un conducente fa prima un'interruzione di 25 minuti e poi un'altra di 25 minuti alla fine di un periodo di guida di 4 ore e mezza, si verificherà un'infrazione, nonostante la durata di 50 minuti dell'interruzione. Poiché la prima pausa di 25 minuti viene conteggiata come 15 minuti, la seconda pausa deve essere di almeno 30 minuti e non di 25 minuti.

Nota: ci sono solo due casi in cui il tempo trascorso in viaggio può essere considerato una "pausa":

Se un veicolo è dotato di più persone, in questo caso c'è un membro dell'equipaggio che è disponibile per la guida quando necessario ed è seduto accanto al conducente del veicolo per registrare un "periodo di disponibilità". Se il conducente inizia a guidare o a svolgere altre mansioni prima che l'interruzione sia terminata (cioè prima di 45 minuti), questa non sarà considerata un'interruzione qualificante. Inoltre, durante l'interruzione, il conducente che la effettua non può essere coinvolto nell'assistenza al conducente alla guida del veicolo.

Il secondo caso si verifica quando un conducente accompagna un veicolo trasportato da traghetti, navi o treni. Tuttavia, l'applicazione pratica di questo caso è limitata.

- I periodi di guida "fuori campo" devono essere esclusi da questi calcoli.
- Anche altre violazioni di questo requisito possono sembrare di natura banale, soprattutto quando le rotture accumulate superano la quantità richiesta ma non soddisfano altri criteri. Tuttavia, i funzionari di controllo devono difendere il regolamento, non è accettabile adattare e modificare il regolamento per soddisfare le esigenze operative. Tuttavia, quando si verificano casi isolati di questo tipo, devono essere trattati con un certo pragmatismo.

ESEMPI

i) Esempio 1 - Pause effettuate correttamente.

²² La Corte ha stabilito che se un conducente ha effettuato un'interruzione di 45 minuti, sia come singola interruzione che come più interruzioni di almeno 15 minuti durante o alla fine di un periodo di quattro ore e mezza, il calcolo previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento deve ricominciare da capo, senza tenere conto del tempo di guida e delle interruzioni precedentemente effettuate dal conducente.

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 4½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 45 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 4½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> </table>	h Daily or weekly rest	⊙ 4½ hours	h 45 min	⊙ 4½ hours	h Daily or weekly rest	✓																
h Daily or weekly rest	⊙ 4½ hours	h 45 min	⊙ 4½ hours	h Daily or weekly rest																		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1 hour</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px;">⊗ 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 3 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> </tr> </table>	h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 15 min	⊙ 1½ hours	⊗ 30 min	⊙ 2 hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h Daily or weekly rest	← Driving period →					← Driving period →					✓
h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 15 min	⊙ 1½ hours	⊗ 30 min	⊙ 2 hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h Daily or weekly rest												
← Driving period →					← Driving period →																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 3 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1 hour</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> </tr> </table>	h Daily or weekly rest	⊙ 2 hours	h 15 min	⊙ 2½ hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h 30 min	⊙ 1 hour	h Daily or weekly rest	← Driving period →					← Driving period →					✓
h Daily or weekly rest	⊙ 2 hours	h 15 min	⊙ 2½ hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h 30 min	⊙ 1 hour	h Daily or weekly rest												
← Driving period →					← Driving period →																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1 hour</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 45 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">← Driving period →</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">← Driving period →</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">← Driving period →</td> </tr> </table>	h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 45 min	⊙ 2 hours	h 15 min	⊙ 2½ hours	h 30 min	⊙ 2 hours	h 15 min	⊙ 2½ hours	h Daily or weekly rest	← Driving period →			← Driving period →				← Driving period →			✓
h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 45 min	⊙ 2 hours	h 15 min	⊙ 2½ hours	h 30 min	⊙ 2 hours	h 15 min	⊙ 2½ hours	h Daily or weekly rest												
← Driving period →			← Driving period →				← Driving period →															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 4½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px;">⊗ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 45 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px;">⊗ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> </table>	h Daily or weekly rest	⊙ 4½ hours	⊗ 1½ hours	h 45 min	⊙ 1½ hours	⊗ 1½ hours	⊙ 2 hours	h Daily or weekly rest	✓													
h Daily or weekly rest	⊙ 4½ hours	⊗ 1½ hours	h 45 min	⊙ 1½ hours	⊗ 1½ hours	⊙ 2 hours	h Daily or weekly rest															

L'addetto al controllo deve inoltre verificare se tali interruzioni sono conformi all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2002/15/CE.

ii) Esempio 2 - Pause extra

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1 hour</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px;">⊗ 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 3 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">Figura A</p>	h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 15 min	⊙ 1½ hours	⊗ 30 min	⊙ 2 hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h Daily or weekly rest	← Driving period →					← Driving period →					✓
h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 15 min	⊙ 1½ hours	⊗ 30 min	⊙ 2 hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h Daily or weekly rest												
← Driving period →					← Driving period →																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1 hour</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 2 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 30 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 3 hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h 15 min</td> <td style="text-align: center; background-color: #00b0f0; color: white; padding: 5px;">⊙ 1½ hours</td> <td style="text-align: center; background-color: #008000; color: white; padding: 5px;">h Daily or weekly rest</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">← Driving period →</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">Figura B</p>	h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 15 min	⊙ 1½ hours	h 30 min	⊙ 2 hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h Daily or weekly rest	← Driving period →					← Driving period →					✗
h Daily or weekly rest	⊙ 1 hour	h 15 min	⊙ 1½ hours	h 30 min	⊙ 2 hours	h 30 min	⊙ 3 hours	h 15 min	⊙ 1½ hours	h Daily or weekly rest												
← Driving period →					← Driving period →																	

Nella Figura B sopra riportata, il secondo periodo di guida comprende interruzioni registrate di 45 (30+15) minuti.

- a) dopo un totale di 5 ore di guida e
- b) i 45 minuti non sono distribuiti nel modo prescritto.

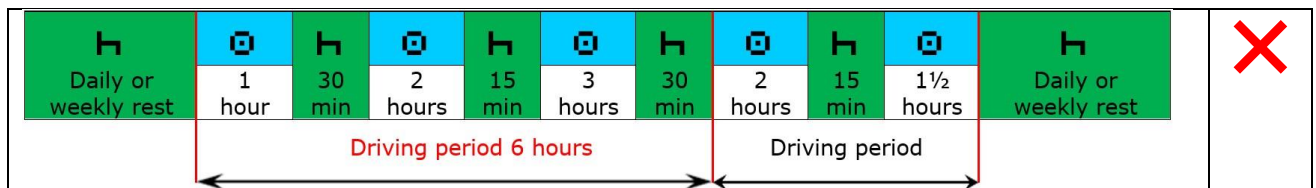
La distribuzione riportata nella Figura B mostra un'anomalia, in quanto un numero eccessivo di interruzioni distribuite male nell'arco del periodo di guida costituisce effettivamente una

violazione del regolamento. Se il conducente non avesse fatto una delle due interruzioni nel primo periodo di guida, non ci sarebbe stata alcuna violazione.

I funzionari di controllo dovrebbero considerare tali violazioni come tecniche e di lieve entità, e applicare il buon senso adottando un approccio costruttivo anziché sanzionatorio, laddove l'applicazione puramente testuale porterebbe a risultati assurdi.

iii) Esempio 3 -

Nell'esempio che segue, sono state percorse 6 ore prima di fare una pausa di 45 minuti nel modo prescritto (cioè, 15+30 minuti).

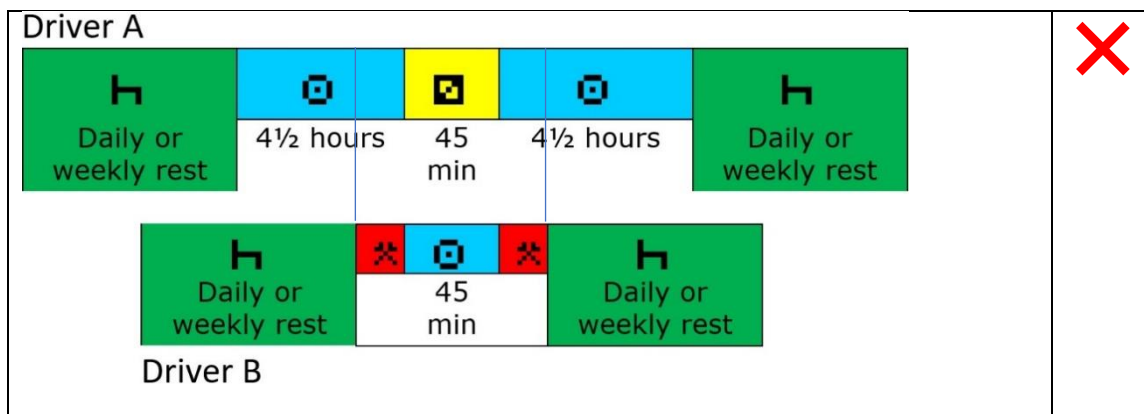


iv) Esempio 4 -

Il conducente A non si trova in una situazione di multipresenza, perché ha guidato per il primo e il secondo periodo di 4,5 ore in parte come conducente singolo. I 45 minuti di disponibilità in cui l'autista A non guida non sono quindi considerati un'interruzione.

L'esempio di seguito riportato non è consentito a causa dell'infrazione della pausa come disponibilità quando il veicolo non è presidiato da due conducenti.

Il conducente B sta guidando in una situazione di multimanning, ma non c'è alcuna infrazione.



2.2.8 Articolo 8

2.2.8.1 Testo

1. Il conducente deve effettuare periodi di riposo giornalieri e settimanali.
2. Entro ogni periodo di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o

settimanale, il conducente deve aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero.

Se la parte del periodo di riposo giornaliero che rientra in tale periodo di 24 ore è di almeno 9 ore ma inferiore a 11 ore, il periodo di riposo giornaliero in questione sarà considerato un periodo di riposo giornaliero ridotto.

3. Un periodo di riposo giornaliero può essere esteso per ottenere un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

4. Un conducente può avere al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.

5. In deroga al paragrafo 2, entro 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale, il conducente che effettua un multiplo deve effettuare un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno nove ore.

6. In ogni due settimane consecutive un conducente deve prendere almeno:

(a) due periodi di riposo settimanale regolare; oppure

(b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore.

Un periodo di riposo settimanale deve iniziare al più tardi al termine di sei periodi di 24 ore dalla fine del periodo di riposo.

il precedente periodo di riposo settimanale.

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

Ai fini del presente paragrafo, un conducente è considerato impegnato in un'attività di trasporto internazionale

trasporto in cui il conducente inizia i due periodi di riposo settimanale ridotto consecutivi al di fuori del

Stato membro dello stabilimento del datore di lavoro e il paese del luogo di residenza dei conducenti.

residenza.

6a. In deroga al paragrafo 6, un conducente impegnato in un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri, come definito nel regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus (11), può posticipare il periodo di riposo settimanale per un massimo di 12 periodi consecutivi di 24 ore dopo un precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:

(a) il servizio duri almeno 24 ore consecutive in uno Stato membro o in un paese terzo cui si applica il presente regolamento diverso da quello in cui è iniziato il servizio;

(b) il conducente, dopo aver usufruito della deroga, effettui

(i) due periodi di riposo settimanale regolare; oppure

(ii) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore.

Tuttavia, la riduzione deve essere compensata da un periodo equivalente di riposo preso in blocco prima della fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;

(c) dopo il 1° gennaio 2014, il veicolo è dotato di un apparecchio di controllo conforme ai requisiti dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85; e

(d) dopo il 1° gennaio 2014, se la guida avviene nel periodo compreso tra le 22.00 e le 6.00,

il veicolo è dotato di un equipaggio multiplo o il periodo di guida di cui all'articolo 7 è ridotto a tre ore.

La Commissione controlla attentamente l'uso di questa deroga per garantire il mantenimento della sicurezza stradale in condizioni molto severe, in particolare verificando che il tempo di guida totale accumulato durante il periodo coperto dalla deroga non sia eccessivo. Entro il 4 dicembre 2012, la Commissione redige una relazione che valuta le conseguenze della deroga in termini di sicurezza stradale e di aspetti sociali. Se lo ritiene opportuno, la Commissione propone modifiche al presente regolamento a tale riguardo.

6b. Qualsiasi riduzione del periodo di riposo settimanale deve essere compensata da un periodo di riposo equivalente.

prese in blocco prima della fine della terza settimana successiva a quella in questione.

Nel caso in cui siano stati presi due periodi di riposo settimanale ridotto consecutivamente, in conformità con il

terzo comma del paragrafo 6, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo preso come compensazione per i due periodi di riposo settimanale ridotti.

7. Ogni riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto deve essere collegato a un altro periodo di riposo di almeno nove ore.

8. I periodi di riposo settimanale regolare e qualsiasi periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore preso

per compensare precedenti periodi di riposo settimanale ridotto, non devono essere effettuate a bordo di un veicolo. Essi

deve essere ospitato in un alloggio adatto al genere, con un adeguato numero di posti letto e di servizi igienici.

strutture.

Eventuali spese di alloggio al di fuori del veicolo sono a carico del datore di lavoro.

8a. Le imprese di trasporto organizzano il lavoro dei conducenti in modo tale che questi ultimi siano in grado di tornare al centro operativo del datore di lavoro in cui il conducente risiede normalmente e

dove inizia il periodo di riposo settimanale del conducente, nello Stato membro in cui si trova il datore di lavoro

o di tornare al luogo di residenza del conducente, entro un periodo di quattro anni.

settimane consecutive, al fine di trascorrere almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un riposo settimanale

periodo superiore a 45 ore preso in compensazione per la riduzione del periodo di riposo settimanale.

Tuttavia, se il conducente ha effettuato due periodi consecutivi di riposo settimanale ridotto nel corso dell'anno.

Ai sensi del paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza il lavoro del conducente in modo tale che questi sia in grado di rientrare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare di oltre 45 ore preso a compensazione.

L'impresa documenta le modalità di adempimento di tale obbligo e conserva la documentazione presso la propria sede al fine di presentarlo su richiesta delle autorità di controllo.

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

10. Entro il 21 agosto 2022, la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio d'Europa.

al Consiglio sull'opportunità di stabilire norme più appropriate per i conducenti impegnati in servizi occasionali di

trasporto di passeggeri, come definito all'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1073/2009 può essere adottato.

Articolo 8a

1. La Commissione garantisce che le informazioni sulle aree di parcheggio sicure siano facilmente accessibili ai conducenti che trasportano merci e passeggeri su strada. La Commissione pubblica un elenco di tutte le aree di parcheggio certificate, al fine di fornire ai conducenti informazioni adeguate:

- rilevamento e prevenzione delle intrusioni,
- illuminazione e visibilità,
- punti di contatto e procedure di emergenza,
- servizi igienici rispettosi dell'uomo e della donna,
- opzioni di acquisto di cibo e bevande,
- connessioni di comunicazione,
- alimentazione.

L'elenco di tali aree di sosta deve essere reso disponibile su un unico sito web ufficiale regolarmente aggiornato.

2. La Commissione adotta atti delegati a norma dell'articolo 23 bis per stabilire norme più dettagliate sul livello di servizio e di sicurezza delle aree elencate al paragrafo 1 e sulle procedure di certificazione delle aree di parcheggio.

3. Tutte le aree di parcheggio che sono state certificate possono indicare che sono certificate in conformità alle norme e alle procedure dell'Unione.

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

4. Entro il 31 dicembre 2024, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla disponibilità di adeguate strutture di riposo per i conducenti e di parcheggi custoditi, nonché sullo sviluppo di aree di parcheggio sicure e custodite certificate in conformità agli atti delegati di cui al paragrafo 2. Tale relazione può elencare misure per aumentare il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e custodite. Tale relazione può elencare misure volte ad aumentare il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e custodite.

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

2.2.8.2 Infrazioni

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

2.2.8.3 Controllo su strada

Per effettuare un controllo di conformità, le registrazioni tachigrafiche prodotte (o i dati digitali) devono essere esaminate per identificare i periodi di riposo che costituirebbero o costituiscono periodi di riposo giornalieri qualificati (11, 3+9 o 9 ore). Inoltre, è necessario identificare i periodi di riposo settimanale qualificanti (24 ore, 45 ore, 45 ore + compensazione).

I funzionari di controllo devono essere consapevoli del fatto che qualsiasi periodo di riposo superiore alle 9 ore può comportare un riposo giornaliero ridotto più una compensazione (vedere "Regole sul riposo settimanale") e devono accertarsi con il conducente se questo è il caso prima di valutare la conformità.

I periodi di riposo giornaliero e settimanale non possono essere effettuati in un veicolo in movimento. La risposta alla domanda 8 del Q&A CE, parte II, recita:

"L'articolo 4, lettera f), del regolamento (CE) n. 561/2006 definisce il "riposo" come qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del proprio tempo. Da questa definizione si evince che il riposo giornaliero o settimanale ridotto può essere effettuato solo a veicolo fermo, in quanto è l'unica circostanza che consente al conducente di disporre liberamente del proprio tempo".

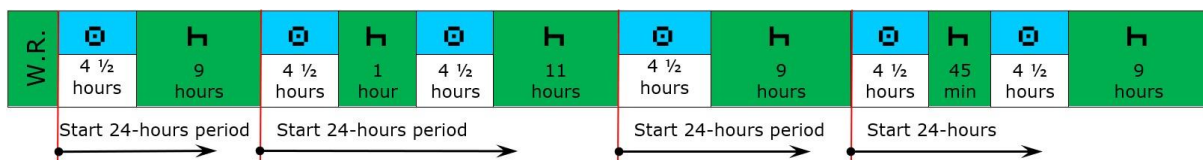
A. Regole del riposo giornaliero

Come regola generale, un nuovo periodo di 24 ore inizia dopo l'ultimo periodo di riposo settimanale o giornaliero **valido**.

Tuttavia, come indicato nella nota orientativa 7 (cfr. allegato 1): *"nei casi in cui gli addetti al controllo si trovino di fronte a periodi di attività successivi a un periodo di riposo giornaliero o settimanale valido, durante i quali i conducenti non effettuano un periodo di riposo giornaliero valido, si raccomanda agli addetti al controllo di:*

1. *suddividere i suddetti periodi di attività in periodi consecutivi di 24 ore a partire dalla fine dell'ultimo riposo giornaliero o settimanale valido,*
e
2. *applicare le regole sui periodi di riposo giornaliero a ciascuno di questi periodi di riferimento di 24 ore".*

Il conducente deve completare un periodo di riposo giornaliero regolare (almeno 11 ore o 3+9 ore) o un periodo di riposo giornaliero ridotto (almeno 9 ore ma meno di 11 ore) entro le 24 ore dall'ultimo periodo di riposo settimanale o giornaliero **valido**.



Un conducente può aver completato questo requisito di riposo giornaliero entro le 24 ore, a quel punto inizia il successivo periodo di 24 ore.

Tra i periodi di riposo settimanale qualificanti, un conducente può sostituire un periodo di riposo giornaliero regolare con un periodo di riposo giornaliero ridotto per non più di 3 volte.

Se questo numero viene superato, sarà stata commessa un'infrazione al riposo giornaliero regolare in ogni occasione (a parte le 3 occasioni consentite) in cui sono state prese meno di 11 ore.

Un periodo di riposo giornaliero che soddisfa i requisiti può essere prolungato per essere considerato un periodo di riposo settimanale. In questo modo il conducente non è tenuto a effettuare sia un riposo giornaliero che uno settimanale alla fine di una settimana.

Multimansione: Si applicano regole diverse se più di un conducente opera come equipaggio. Ogni conducente è obbligato a completare un periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nelle 30 ore successive all'inizio del servizio dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero. Per poter beneficiare di questa deroga, a bordo del veicolo devono esserci almeno due conducenti disponibili per la guida, ad eccezione della prima ora (aggregata) in cui un conducente può guidare da solo. Ricordate: il riposo non può essere effettuato in un veicolo in movimento.

Nota: le registrazioni del tachigrafo (se correttamente conservate) indicano se un conducente ha guidato come parte di un equipaggio. Sui fogli di registrazione analogici, i periodi di disponibilità e di pausa saranno registrati in un veicolo in movimento, mentre le registrazioni digitali conterranno un indicatore "equipaggio".

Le violazioni degli articoli 8.2 e 8.5 vengono rilevate esaminando ogni periodo di 24 ore (o 30 ore in caso di multipresenza) dall'ultimo riposo settimanale o giornaliero **valido**, per verificare la durata del riposo ininterrotto effettuato. La durata di tale periodo di attività del conducente indica la gravità della violazione.

I periodi di riposo giornaliero insufficienti sono classificati nel modo seguente dall'allegato III della direttiva 2006/22/CE (violazioni da D1 a D9)

Periodo di riposo giornaliero regolare:

- $10h \leq \dots < 11h$ - una violazione minore
- $8h30 \leq \dots < 10h$ - una grave infrazione
- $\dots < 8h30$ - un'infrazione molto grave

Riposo giornaliero ridotto (se consentito) o riposo multimansione:

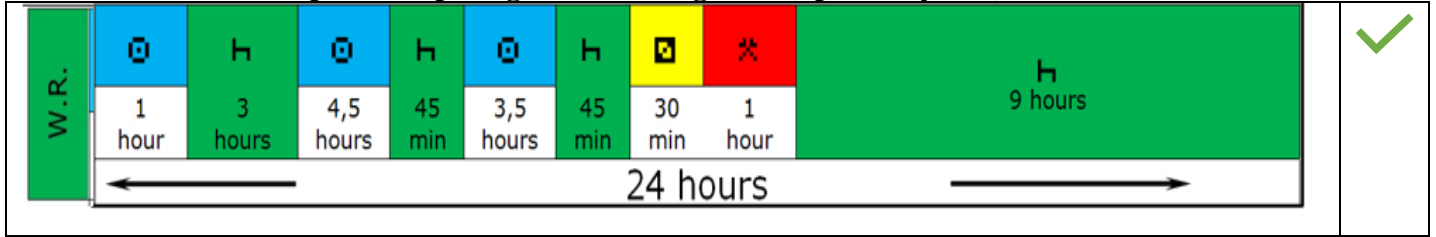
- $8h \leq \dots < 9h$ - una violazione minore
- $7h \leq \dots < 8h$ - un'infrazione grave
- $\dots < 7h$ - una violazione molto grave

Quando la porzione di 9 ore di un periodo di riposo giornaliero frazionato è ridotta di:

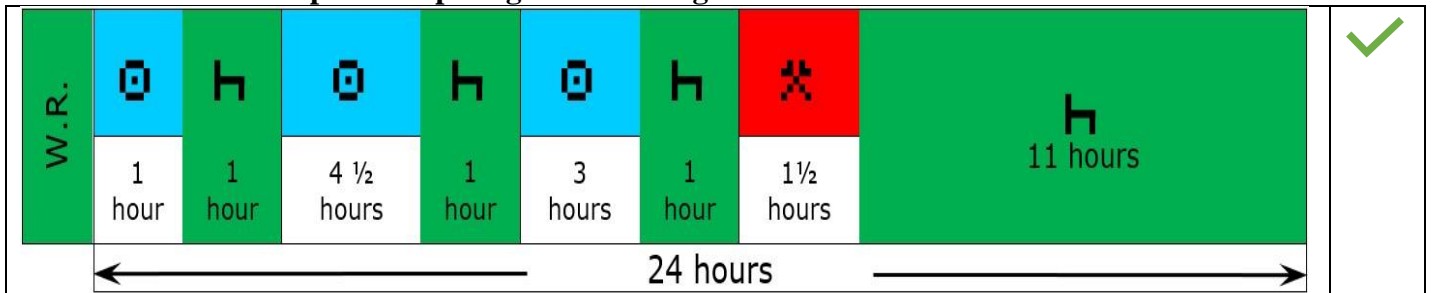
- $3h + [8h \leq \dots < 9h]$ - una violazione minore
- $3h + [7h \leq \dots < 8h]$ - una grave infrazione
- $3h + [\dots < 7h]$ - un'infrazione molto grave

ESEMPI DI RIPOSO GIORNALIERO

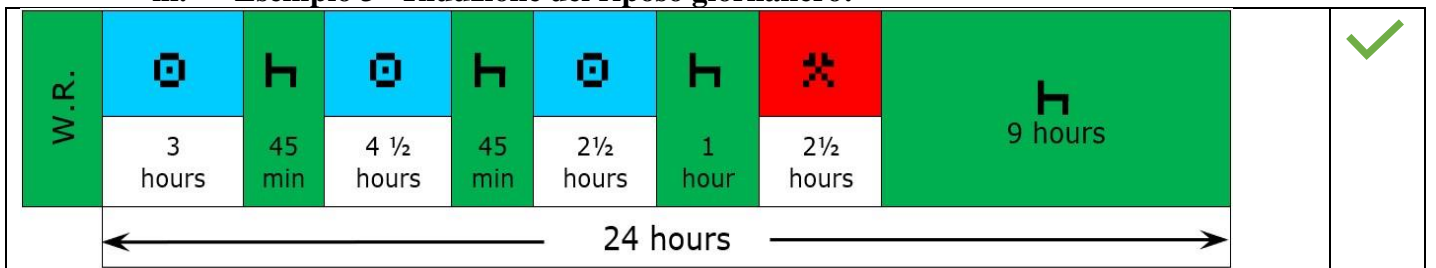
i. Esempio 1 - Riposo giornaliero regolare (Split daily rest):



ii. Esempio 2 - Riposo giornaliero regolare:



iii. Esempio 3 - Riduzione del riposo giornaliero:



iv. Esempio 4 - Giornata del conducente inferiore a 24 ore:



B. Regola delle 2 settimane e compensazione

Un periodo di riposo settimanale, come definito all'articolo 4, può essere un riposo settimanale regolare di almeno 45 ore o un riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore (ma inferiore a 45 ore).

Il conducente è tenuto a iniziare un periodo di riposo settimanale non oltre le 144 ore (6X24 ore) dal completamento del precedente periodo di riposo settimanale valido.

In due "settimane fisse" consecutive (lun-dom), un conducente è tenuto a prendere (o iniziare) almeno:

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

Nota: questo numero di riposi settimanali è un requisito minimo e altri riposi settimanali qualificanti possono essere presi in aggiunta a questo requisito minimo.

Una riduzione del periodo di riposo settimanale deve essere compensata con una riduzione equivalente del riposo *in blocco*, collegata a un periodo di riposo di almeno 9 ore prima della fine della terza settimana successiva a quella in cui si è verificata la riduzione.

Nota: quando si utilizzano le nuove regole delle 4 settimane, è possibile che si applichino regole di compensazione diverse.

Un periodo di riposo settimanale che si estende su due settimane può essere conteggiato in una delle due, ma non in entrambe.

Tuttavia, un periodo di riposo della durata minima di 69 ore può essere considerato come due riposi settimanali consecutivi (in settimane fisse separate), a condizione che la regola delle 6x24(144) ore non venga violata prima o dopo il periodo in questione.

Un controllo di conformità effettuato da un funzionario di controllo deve comprendere le seguenti fasi:

- **Fase 1:** partendo dal record (dati) più vecchio prodotto, individuare due periodi di riposo settimanale (45 + 45, 45 + 24 o 24 + 45) in due settimane fisse successive. Se non ci sono due periodi di riposo settimanale qualificanti, significa che è stata individuata un'infrazione.

Nota: se non potete soddisfare le condizioni di cui al punto 1, dovete anche considerare la (nuova) regola delle 4 settimane per i viaggi internazionali. Si veda la spiegazione di seguito, alla voce Regola delle 4 settimane.

- **Fase 2:** se i periodi di riposo settimanali sono sufficienti, verificare che non vi siano più di 6 X 24 ore tra due periodi di riposo settimanali successivi. In caso contrario, ciò indica una violazione.

Quindi spostarsi di una settimana in avanti e ricominciare il calcolo dal punto 1.

- **Fase 3:** nel caso di un controllo effettuato nei locali dell'azienda, è possibile una valutazione realistica della conformità ai requisiti di compensazione. Su strada, tuttavia, tali controlli sono limitati dal numero limitato di registrazioni che devono essere prodotte.

Nota: non è sufficiente verificare che l'intervallo tra i riposi settimanali qualificati non superi le 6 X 24 ore.

Anche la fruizione di un periodo di riposo all'interno di una settimana fissa, ma di durata insufficiente a soddisfare i requisiti del regolamento, costituisce una violazione.

La riduzione di un riposo settimanale ridotto (quando consentito) è un'infrazione. Classificazione della gravità dell'infrazione (Allegato III della Direttiva 2006/22/CE, infrazioni D13, D14 e D15)

- $22h \leq \dots < 24h$ un'infrazione minore
- $20h \leq \dots < 22h$ un'infrazione grave
- $\dots < 20h$ una violazione molto grave

La riduzione del riposo settimanale regolare costituisce un'infrazione. Classificazione della gravità dell'infrazione secondo l'allegato III della direttiva 2006/22/CE (infrazioni D16, D17 e D18):

- $42h \leq \dots < 45h$ una *violazione minore*
- $36h \leq \dots < 42h$ un'*infrazione grave*
- $\dots < 36h$ una *violazione molto grave*

Nel verificare l'osservanza degli obblighi di compensazione, l'agente deve cercare di stabilire quando è stata effettuata la compensazione per il riposo settimanale ridotto, interrogando l'azienda o il conducente.

Per determinare se la regola relativa alla "settimana successiva alla 3rd ecc." è rispettata, sarà necessario determinare a quale settimana è assegnato il riposo settimanale (vedi sopra). Il mancato soddisfacimento dei requisiti di compensazione in relazione a un riposo settimanale ridotto rende tale riposo settimanale insufficiente e costituisce una violazione.

Un controllo di conformità di un equipaggio composto da più persone richiederà l'esame congiunto dei registri di tutti i conducenti (se possibile) per verificare il rispetto delle condizioni della deroga per il multiplo equipaggio. Nel caso in cui siano disponibili i registri di un solo conducente, è comunque possibile effettuare un controllo limitato sulla base del periodo di 30 ore.

È vietato prendere i periodi di riposo settimanale regolari e qualsiasi periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore preso a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti in un veicolo.

Le autorità di controllo devono verificare in che modo il conducente ha trascorso il suo regolare tempo di riposo settimanale. Se è stato trascorso nel veicolo, si tratta di un'infrazione che deve essere sanzionata (ad esempio, una multa per l'impresa). Va notato che i funzionari di controllo non possono richiedere le fatture degli alberghi ai conducenti per questa indagine. L'articolo 34 (3) del Regolamento (UE) n. 165/2014 stabilisce che gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentare moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.

Questi periodi di riposo devono essere effettuati in alloggi adatti al genere, con strutture adeguate per il sonno e i servizi igienici. A questo proposito può essere utile la guida fornita dalla Commissione europea sugli alloggi e le strutture "amichevoli" dal punto di vista del genere (vedi Domande e risposte della CE sull'attuazione del Pacchetto Mobilità 1 (parte 1), domanda 5).

ESEMPI

i. Esempio 1 - riposo settimanale inadeguato:

Nel periodo di 2 settimane che comprende la settimana 2 e la settimana 3 c'è solo un periodo di riposo settimanale.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3						Week 4				
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	
		6 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			



ii. Esempio 2 - Riposo settimanale correttamente effettuato:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3						Week 4				
Weekly rest (week 1)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	
		6 24-hour periods							5 24-hour periods						4 24-hour periods				

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 2								Week 3						Week 4				
Weekly rest	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Red. weekly rest	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Weekly rest	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	Work / driving (⌘/ⓧ)	
	5 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			



iii. Esempio 3 - Compensazione del riposo settimanale:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S					
Week 1				Week 2				Week 3				Week 4															
Red weekly rest (Week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (Week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red weekly rest (Week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (Week 4) and compensation of reduced weekly rest							
4				6				6				from Week 1															
24-hour periods				24-hour periods				24-hour periods																			
Weekly driving time: 47 hours								Weekly driving time: 43 hours								Weekly driving time: 37 hours											
Two weeks driving time: 90 hours												Two weeks driving time: 80 hours															



Domande e risposte della Commissione europea sull'attuazione del Pacchetto Mobilità 1 (parte 2)

Domanda n. 7: Un conducente può effettuare più di due periodi di riposo settimanale ridotto nel periodo di riferimento di quattro settimane di cui all'articolo 8, paragrafo 6, terzo comma? Tutti i periodi di riposo settimanale ridotto devono essere compensati?

Risposta: Il termine "almeno" significa che un conducente può effettuare un numero di periodi di riposo settimanali superiore al minimo richiesto nei periodi di riferimento di 2 o 4 settimane.

L'articolo 8, paragrafo 6, consente, a determinate condizioni, di effettuare due periodi di riposo settimanale ridotto in due settimane consecutive. Tuttavia, nulla impedisce al conducente di effettuare altri periodi di riposo di 24 ore o più nell'arco di queste due settimane consecutive.

Se in un periodo di riferimento di 4 settimane un conducente effettua più di 2 periodi di riposo settimanale ridotto, i periodi di riposo settimanale ridotto aggiuntivi non devono essere compensati. D'altra parte, non hanno alcun effetto sull'obbligo di compensazione per i due periodi di riposo settimanale ridotto, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 6b. In caso di più di due periodi di riposo settimanale ridotto, il periodo di riposo settimanale ridotto più vicino al termine richiesto di sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale di cui all'articolo 8, paragrafo 6, deve essere considerato come il periodo di riposo settimanale ridotto da compensare.

Ad esempio, in un periodo di quattro settimane consecutive un conducente può effettuare i periodi di riposo settimanale minimi richiesti in combinazione con altri periodi di riposo nella seguente sequenza:

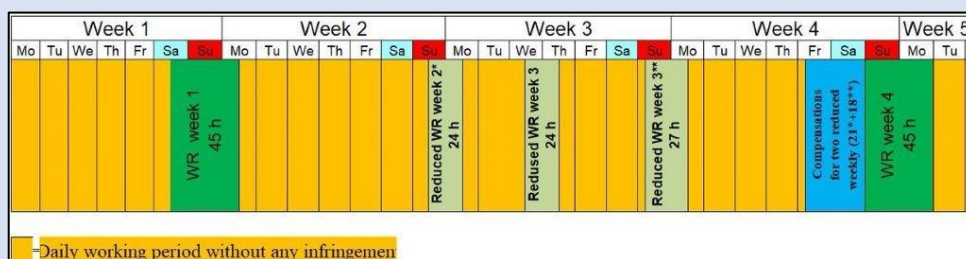
Settimana 1: 45 ore (ad esempio, da sabato a lunedì)

Settimana 2: 24 ore (al massimo: domenica - lunedì)

Settimana 3: 24 ore (ad esempio, mercoledì-giovedì) e 27 ore (al massimo: domenica-lunedì).

Settimana 4: 21+18 (venerdì-domenica) +45 ore (al più tardi: domenica-martedì) (i periodi di riposo di 21h e 18h sono compensazioni per due periodi di riposo settimanale ridotti presi nelle settimane 2 e 3 (domenica-lunedì), in conformità con l'articolo 8, paragrafo 6b), mentre il periodo di riposo supplementare preso nella settimana 3 (mercoledì-giovedì) non deve essere compensato).

Si veda il grafico sottostante:



C. Regola delle 4 settimane: Articolo 8.6 riposi settimanali nei viaggi internazionali

La "regola delle 4 settimane" è una deroga alla "regola delle 2 settimane" che prevede che in due settimane consecutive un conducente possa prendere (o iniziare) almeno (vedi sezione B):

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

al verificarsi di determinate condizioni.

Per applicare la regola delle 4 settimane si possono seguire i seguenti passi:

- **Fase 1:** valutare se la regola delle 2 settimane è rispettata.
- **Fase 2:** se la regola delle 2 settimane non viene violata, interrompere il controllo dei riposi settimanali.
- **Fase 3:** se la regola delle 2 settimane non è rispettata, valutare se sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane.

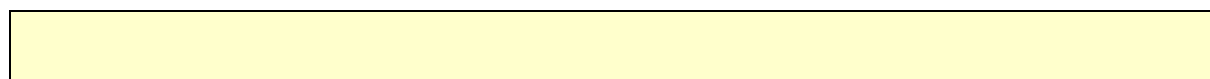
Condizioni in cui si applica la regola delle 4 settimane:

- i conducenti effettuano trasporti internazionali di merci (non di passeggeri): i conducenti effettuano trasporti internazionali quando iniziano i due periodi consecutivi di riposo settimanale ridotto al di fuori dello Stato membro in cui ha sede il datore di lavoro e del paese di residenza del conducente.
- i conducenti effettuano due periodi di riposo settimanale ridotto consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento, a condizione che abbiano effettuato almeno quattro periodi di riposo settimanale in quattro settimane consecutive, di cui almeno due devono essere periodi di riposo settimanale regolare. **In pratica, ciò significa controllare 2 riposi settimanali regolari prima e dopo i due riposi settimanali ridotti.**

Fase 4: se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte, si verifica una violazione della regola delle 2 settimane ai sensi dell'articolo 8(6).

- **Fase 5:** se le condizioni di cui sopra sono soddisfatte, continuare a verificare la conformità con la regola delle 4 settimane.
- **Fase 6:** Se non viene rilevata alcuna violazione della regola delle 4 settimane, allora nelle 4 settimane considerate non vi è alcuna violazione della regola delle 2 settimane. Tornare alla fase 1 e ripetere il calcolo a partire dalla settimana successiva.
- **Fase 7:** se viene rilevata una violazione della regola delle 4 settimane, fare una segnalazione in merito. Si noti che in questo caso la violazione della regola delle 2 settimane non deve essere più considerata. Tornare al punto 1 e ripetere il calcolo a partire dalla settimana successiva.

ESEMPI



Nota: i simboli utilizzati negli esempi di questa sezione del documento sono riportati di seguito:

R

Indica un periodo di riposo di 24 ore, se non diversamente indicato. Nel caso in cui il riposo sia inferiore alle 24 ore, lo si indicherà specificando il numero di ore di riposo. Ad esempio, un riposo di 16 ore sarà **R16** specificato come

C

Indica il numero di ore prese come compensazione per il riposo settimanale ridotto.

i. Esempio 1:

International Journey								
Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1						R	R	48
2							R	24
3			R				R27	24+27
4				C21	C18	R	R	87
5			R					24
6		R	R					48

Iniziare a verificare il rispetto della regola delle 2 settimane:

- ✓ Nelle settimane 1 e 2, troviamo un riposo settimanale regolare (48 ore) e uno ridotto (24 ore); quindi non c'è infrazione.
- ✓ Nella seconda e terza settimana, troviamo un riposo settimanale ridotto (24 ore) e un riposo settimanale ridotto (24 + 27 ore); di conseguenza, **non viene rispettata** la regola delle 2 settimane.

Poiché nelle settimane 2 e 3 non è stata rispettata la regola delle 2 settimane, verificare se sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane:

- ✓ La condizione che i conducenti siano impegnati nel trasporto internazionale di merci è soddisfatta.
- ✓ Verificare ora se è soddisfatta la condizione di avere 4 periodi di riposo settimanale in 4 settimane (di cui almeno 2 regolari). A tal fine, considerare sempre *2 settimane prima e dopo* i 2 riposi settimanali ridotti. Così facendo, vediamo che anche nelle settimane da 1 a 4 questa condizione è soddisfatta.

Ora iniziate a verificare la conformità alla regola delle 4 settimane (iniziate alla settimana 1):

- ✓ La settimana 1 ha un riposo settimanale regolare. Le settimane 2 e 3 hanno riposi settimanali ridotti, che vengono compensati prima di un riposo settimanale regolare nella settimana 4; pertanto non vi è alcuna violazione della regola delle 4 settimane.
- ✓ Nelle settimane da 1 a 4, non essendo stata violata la regola delle 4 settimane, non consideriamo violata nemmeno la regola delle 2 settimane.

Ora tornate al punto 1 e iniziate dalla settimana successiva (cioè dalla seconda alla quinta settimana).

- ✓ Dopo aver seguito i passaggi, vediamo che nelle settimane da 2 a 5 non sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane (settimana 2 e 3 - riposo settimanale ridotto, settimana 4 è di 45 ore e settimana 5 è di riposo settimanale ridotto).
- ✓ Poiché le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane non sono soddisfatte nelle settimane da 2 a 5, la violazione della regola delle 2 settimane viene sanzionata solo nella seconda e terza settimana.

ii. Esempio 2:

Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1		R	R16					40
2	R				R	R		24 + 48
3				R				24
4				R				24
5		C21	C21	R	R	R	R	42 + 75
6	R							45
7	R						R	24+24
8							R	48
9	R						R	24

Iniziare a verificare il rispetto della regola delle 2 settimane:

- ✓ Nelle settimane 1 e 2 troviamo un riposo settimanale ridotto (40 ore) e uno regolare (24 + 48 ore), quindi si rispetta la regola delle 2 settimane.
- ✓ Nelle settimane 2 e 3 troviamo un riposo settimanale regolare (24+ 48 ore) e uno ridotto (24 ore), quindi si rispetta la regola delle 2 settimane.

- ✓ Nelle settimane 3 e 4, troviamo due riposi settimanali ridotti di 24 ore ciascuno, quindi **non è stata rispettata la regola delle 2 settimane**.

Poiché nelle settimane 3 e 4 non è stata rispettata la regola delle 2 settimane, verificare se sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane:

- ✓ È soddisfatta la condizione che i conducenti siano impegnati nel trasporto internazionale di merci.
- ✓ Verificare ora se è soddisfatta la condizione di avere 4 periodi di riposo settimanale in 4 settimane (di cui almeno 2 regolari). A tal fine, si considerano sempre *2 settimane prima e dopo* i 2 riposi settimanali ridotti. Così facendo, vediamo che:
 - Nelle settimane da 1 a 4 questa condizione non è soddisfatta, quindi c'è una violazione della regola delle 2 settimane da sanzionare.
 - Nelle settimane da 2 a 5 questa condizione è soddisfatta.
 - Nelle settimane da 3 a 6 questa condizione è nuovamente soddisfatta.

Iniziare a verificare la conformità alla regola delle 4 settimane nelle settimane in cui le condizioni sono soddisfatte:

- ✓ **Nella settimana 2-5** - La settimana 2 ha un riposo settimanale regolare. Le settimane 3 e 4 hanno due riposi settimanali ridotti, che vengono compensati nella settimana 5 prima di un riposo settimanale regolare, quindi non c'è violazione della regola delle 4 settimane. Poiché non vi è violazione della regola delle 4 settimane, per questo periodo non consideriamo violata anche la regola delle 2 settimane.
- ✓ **Nella settimana 3-6** - Le settimane 3 e 4 hanno riposi settimanali ridotti, che vengono compensati nella settimana 5 prima di un riposo settimanale regolare, quindi non c'è violazione della regola delle 4 settimane. Poiché non vi è violazione della regola delle 4 settimane, per questo periodo non consideriamo violata anche la regola delle 2 settimane.

Per il resto delle settimane:

- ✓ Se prendiamo le settimane 6 e 7 non c'è alcuna violazione della regola delle 2 settimane.
- ✓ Se prendiamo le settimane 7 e 8 non c'è alcuna violazione della regola delle 2 settimane.
- ✓ Se prendiamo le settimane 8 e 9 non c'è alcuna violazione della regola delle 2 settimane.

Pertanto, la violazione della regola delle 2 settimane nelle settimane 3 e 4 è penalizzata solo per la settimana 1-4, in cui non sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane. Per gli altri periodi (cioè dalla seconda alla quinta settimana e dalla terza alla sesta) la violazione della regola delle 2 settimane non viene sanzionata, perché la regola delle 4 settimane è stata rispettata.

iii. Esempio 3:

International Journey

Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1	R	R						48
2	R					R	R	24+48
3						R	R	48
4						R		24
5						R		24
6					R	R		48

Iniziare a verificare il rispetto della regola delle 2 settimane:

- ✓ Nelle settimane 1 e 2 troviamo un riposo settimanale regolare (48 ore) e un altro regolare (24 + 48 ore), quindi non c'è alcuna infrazione.
- ✓ Nella seconda e terza settimana troviamo un riposo settimanale regolare (24 + 48 ore) e un altro regolare (48 ore), quindi non c'è infrazione.
- ✓ Nella terza e quarta settimana troviamo un riposo settimanale regolare (48 ore) e uno ridotto (24 ore), quindi non c'è infrazione.
- ✓ Nella quarta e quinta settimana, troviamo 2 riposi settimanali ridotti di 24 ore ciascuno, **quindi la regola delle 2 settimane non è rispettata.**

Poiché nelle settimane 4 e 5 non è stata rispettata la regola delle 2 settimane, verificare se sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della regola delle 4 settimane:

- ✓ È soddisfatta la condizione che i conducenti siano impegnati nel trasporto internazionale di merci.
- ✓ Verificare ora se è soddisfatta la condizione di avere 4 periodi di riposo settimanale in 4 settimane (di cui almeno 2 regolari). A tal fine, si considerano sempre *2 settimane prima e dopo* i 2 riposi settimanali ridotti. In questo modo vediamo che:
 - Nelle settimane da 2 a 5 questa condizione è soddisfatta.
 - Nelle settimane da 3 a 6 questa condizione è soddisfatta.

Iniziare a verificare la conformità alla regola delle 4 settimane nelle settimane in cui le condizioni sono soddisfatte:

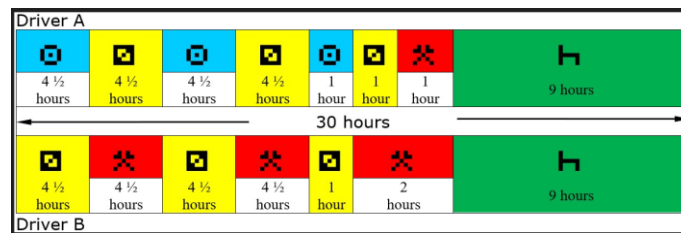
- ✓ Vediamo che c'è una violazione della regola delle 4 settimane perché nella settimana 6, prima di iniziare il riposo settimanale regolare, non troviamo la compensazione per i riposi settimanali ridotti presi nelle settimane 4 e 5; **c'è una violazione del secondo comma dell'articolo 8.6b.**
- ✓ Poiché la violazione della regola delle 4 settimane è stata individuata e sanzionata, la violazione della regola delle 2 settimane non dovrebbe più essere considerata.

Nota: l'azienda è obbligata a organizzare il lavoro dell'autista in modo tale che questi possa prendere la compensazione e il regolare riposo a casa. Questo non è un obbligo per il conducente. Le prove di tale obbligo devono essere conservate dall'azienda e il rispetto di tale obbligo deve essere verificato durante i controlli aziendali e non durante i controlli su strada.

D. Multi-manning

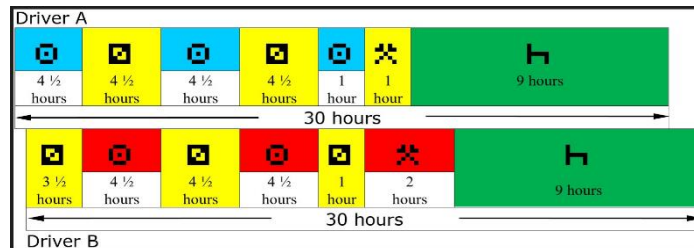
Esempi di multipresenza: i seguenti esempi mostrano le possibili distribuzioni delle attività dei conducenti che agiscono come equipaggi in conformità con il presente regolamento.

i. Esempio 1:



ii. Esempio 2:

Nel caso illustrato di seguito, il conducente A guida da solo per un'ora prima di essere raggiunto dal conducente B, questo è consentito nell'ambito del multi-manning.



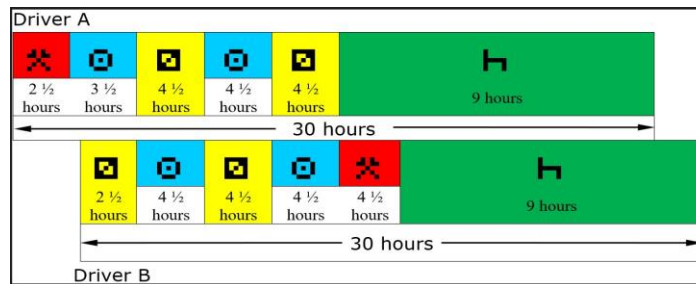
iii. Esempio 3:

Nel caso seguente, il conducente A ha svolto "altri lavori per 2 ore e mezza, poi si è messo alla guida ed è stato raggiunto un'ora dopo dal conducente B. Ciò è consentito nell'ambito della multipresenza. Si noti, tuttavia, che se il viaggio con più persone riprende, il conducente B non può riprendere la guida finché il conducente A non ha completato il suo riposo giornaliero. Il conducente B potrebbe svolgere un altro lavoro per 1 ora.



iv. Esempio 4:

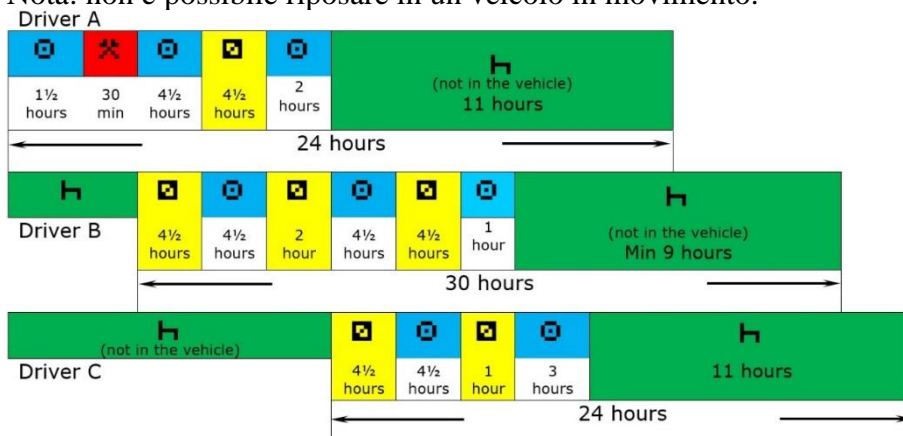
Allo stesso modo, è ammissibile anche la seguente distribuzione delle attività.



v. Esempio 5:

L'esempio seguente mostra a come un veicolo possa essere guidato da 3 conducenti. Il conducente A non si trova in una situazione di multipresenza perché ha guidato per 1,5 ore senza un altro conducente a bordo. Il conducente C non si trova in una situazione di multipresenza perché ha guidato per 3 ore senza un altro conducente a bordo. Rimane solo il conducente B in situazione di multipresenza, che era sempre con un altro conducente a bordo mentre guidava .

Nota: non è possibile riposare in un veicolo in movimento.



2.2.8.4 La regola dei 12 giorni

L'articolo 8, paragrafo 6a, del regolamento (CE) n. 561/2006 prevede una deroga per i conducenti che effettuano singoli viaggi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri,

che consente loro di posticipare il periodo di riposo settimanale fino alla fine del dodicesimo giorno. Il calcolo dei 12 giorni inizia alla fine del riposo settimanale e conta fino a 12 periodi consecutivi di 24 ore successivi. La deroga prevede anche che il conducente effettui un regolare periodo di riposo di 45 ore prima dell'inizio del viaggio. Affinché il conducente abbia il diritto di posticipare il riposo settimanale, deve soddisfare **tutti i** requisiti:

- (a) il servizio dura almeno 24 ore consecutive in uno Stato membro o in un paese terzo a cui si applica il presente regolamento, diverso da quello in cui è iniziato il servizio; (
- b) il conducente si avvale della deroga:
 - (i) o due periodi di riposo settimanale regolari;
 - (ii) oppure (ii) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. Tuttavia, la riduzione deve essere compensata da un periodo di riposo equivalente preso in blocco prima della fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;
- (c) dopo il 1° gennaio 2014, il veicolo è dotato di un apparecchio di controllo conforme ai requisiti dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85; e
- (d) dopo il 1° gennaio 2014, se durante la guida nel periodo dalle 22.00 alle 06.00, il veicolo è dotato di un sistema di equipaggio multiplo o il periodo di guida di cui all'articolo 7 è ridotto a tre ore (**nota: si noti che la riduzione del tempo di guida ininterrotto non è un'infrazione, ma un requisito**).

Durante la guida dalle 22.00 di sera alle 06.00 del mattino, se il veicolo è a equipaggio singolo, il periodo di guida non può superare le 3 ore. Questa è una condizione della regola dei 12 giorni e non può essere violata.

In caso di inosservanza di tali requisiti, il conducente è tenuto a effettuare un normale periodo di riposo settimanale ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 6, e di conseguenza le infrazioni saranno considerate infrazioni al riposo settimanale.

2.2.8.5 Interruzioni di emergenza dei periodi di riposo

Di norma, l'interruzione di un periodo di riposo giornaliero o settimanale costituisce un'infrazione (ad eccezione della regola del "traghetto" - vedi sezione 2.2.9.1). In caso di emergenza, o su istruzione della polizia o di altre autorità, è accettabile che un conducente interrompa il suo periodo di riposo per alcuni minuti per riposizionare o riposizionare il suo veicolo (cfr. allegato, nota guida 3). L'interruzione deve essere registrata, se necessario, manualmente, con un'annotazione dell'autorità che ha dato l'ordine. Questa non dovrebbe essere considerata un'infrazione.

2.2.9 **Articolo 9**

2.2.9.1 Testo

1. In deroga all'articolo 8, quando un conducente accompagna un veicolo trasportato in traghetto o in treno e prende un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto, tale periodo può essere interrotto non più di due volte da altre attività che non superino complessivamente un'ora. Durante il riposo giornaliero regolare o il riposo settimanale ridotto, il conducente ha accesso a una cabina letto, a una cuccetta o a una cuccetta a sua disposizione.

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolare, tale deroga si applica solo ai viaggi in traghetto o in treno in cui: (a) il viaggio è programmato per 8 ore o più; e (b) il conducente ha accesso a una cabina letto sul traghetto o sul treno.

2. Il tempo trascorso per recarsi in un luogo per prendere in carico un veicolo che rientra nel campo di applicazione del presente regolamento, o per tornare da tale luogo, quando il veicolo non si trova né presso il domicilio del conducente né presso il centro operativo del datore di lavoro in cui il conducente si trova abitualmente, non viene conteggiato come riposo o interruzione, a meno che il conducente non si trovi su un traghetto o un treno e abbia accesso a una cabina letto, a una cuccetta o a un vagone letto.

3. Il tempo trascorso da un conducente alla guida di un veicolo che non rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento verso o da un veicolo che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento, che non si trovi presso il domicilio del conducente o presso il centro operativo del datore di lavoro in cui il conducente si trova abitualmente, è considerato come altro lavoro.

Articolo 9a

Entro il 31 dicembre 2025, la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dell'uso dei sistemi di guida autonoma negli Stati membri. Tale relazione si concentra in particolare sul potenziale impatto di tali sistemi sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Tale relazione è accompagnata, se del caso, da una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.

Domande e risposte della Commissione europea sull'attuazione del Pacchetto Mobilità 1 (parte 1)

Domanda 7. Un conducente che accompagna un veicolo trasportato in traghetto o in treno, per un viaggio di 8 ore o più, e che ha accesso a una cabina letto, deve trascorrere le altre parti del regolare periodo di riposo settimanale in una sistemazione adeguata, o può trascorrere queste parti del regolare riposo settimanale nel veicolo?

Risposta: *Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 561/2006, i periodi di riposo settimanale regolare e qualsiasi periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore preso a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotto non devono essere effettuati in un veicolo. Devono essere effettuati in un alloggio adeguato, come specificato nel regolamento.*

L'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento riguarda la situazione in cui un conducente accompagna un veicolo trasportato da un traghetto o da un treno e in questo contesto prevede alcune deroghe. Pur facendo riferimento all'articolo 8 nel suo complesso, non consente di derogare al divieto stabilito dall'articolo 8, paragrafo 8, di effettuare determinati tipi di riposo nel veicolo. Invece, come si evince dai suoi termini, le deroghe consentite in base a tale articolo possono riguardare solo la possibilità di "interrompere" determinati periodi di riposo, ossia un periodo di riposo giornaliero regolare, un periodo di riposo settimanale ridotto o un riposo settimanale regolare. In questo modo si deroga solo alla disposizione secondo cui un "riposo" costituisce "qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del proprio tempo".

Di conseguenza, prima dell'imbarco e/o dopo lo sbarco dal traghetto/treno, l'autista non può trascorrere una parte del suo regolare riposo settimanale nel veicolo.

2.2.9.2 Infrazioni

Riposo giornaliero insufficiente	561- 8-2
----------------------------------	-----------------

Mancata tenuta di un registro	561- 6-5
Mancato riposo settimanale sufficiente.	561- 8-6

2.2.9.3 Controllo su strada

- Questa deroga consente a un conducente di interrompere un periodo di riposo giornaliero regolare (11 ore o 3+9 ore) e un periodo di riposo settimanale ridotto per un massimo di **due volte** quando accompagna un veicolo su un treno o un traghetto. Il totale di queste interruzioni non può superare 1 ora.
- Durante il riposo giornaliero regolare o il riposo settimanale ridotto, il conducente deve avere accesso a una cabina letto, a una cuccetta o a una cuccetta. Quando il riposo settimanale regolare è interrotto da un viaggio in traghetto o in treno, è accettabile solo la cabina letto e il viaggio previsto è di almeno 8 ore.
- Per verificare la conformità con i dettagli di questa deroga, identificare il periodo di riposo giornaliero che viene interrotto e verificare che la sua durata cumulativa non sia superiore a 1 ora e che le componenti dei periodi di riposo giornaliero interrotti costituiscano ancora un periodo di riposo giornaliero regolare.

In caso di utilizzo di questa deroga in relazione al periodo di riposo settimanale regolare, il viaggio in traghetto o in treno deve essere programmato per 8 ore o più. Questa deroga può essere utilizzata nell'ambito del Regolamento (CE) n. 561/2006 o del TCA. Nel caso in cui il viaggio rientri nel campo di applicazione dell'AETR, il riposo in traghetto/treno può essere interrotto solo per il riposo giornaliero regolare.

- Per poter interrompere il tempo di riposo giornaliero, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, il conducente deve utilizzare il simbolo del traghetto/treno del tachigrafo, come prescritto dall'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), del regolamento 165/2014. 5 b del Regolamento 165/2014.

I funzionari di controllo possono anche richiedere la presentazione di un biglietto ferroviario o di traghetto per agevolare la convalida della deroga, sebbene i funzionari debbano essere consapevoli che il conducente non è tenuto a presentare tali biglietti (articolo 34, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014); inoltre, i biglietti non sono sempre emessi dalle compagnie di traghetti.

Se queste condizioni non sono soddisfatte, è stata commessa un'**infrazione per il riposo giornaliero** (vedere l'articolo 8) e tale violazione continua fino a quando non viene effettuato un periodo di riposo giornaliero qualificato. (Si veda anche l'Allegato 1, Nota di orientamento 7 della Commissione europea).

ESEMPI

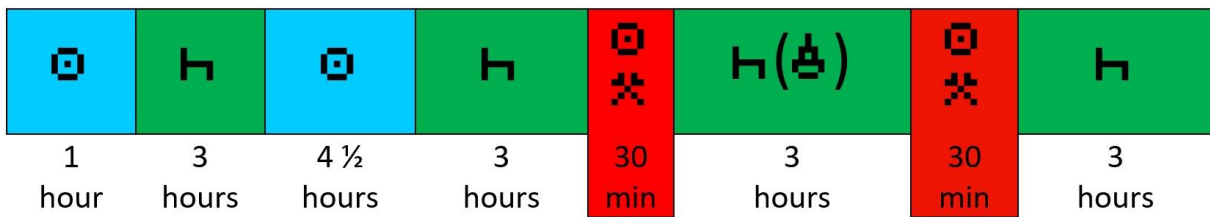
i. Esempio 1 -

Di seguito è riportato un esempio che mostra come un regolare riposo giornaliero venga interrotto per imbarcare e sbarcare da un traghetto e si avvalga di questa deroga:



Nota: la somma dei tempi di riposo deve essere di almeno 11 ore e la somma delle due interruzioni non deve essere superiore a un'ora. La guida effettuata durante tale interruzione non può, in conformità al regolamento, essere applicata al periodo di guida giornaliero che si applica prima e dopo il riposo giornaliero interrotto, ma conta ai fini dei limiti di guida settimanali e bisettimanali. La compensazione del riposo settimanale può essere aggiunta a un riposo giornaliero preso in questo modo.

ii. **Esempio 2 - Interruzione (traghetto) di un riposo frazionato:**



Nota: si noti che tali interruzioni non sono consentite quando viene effettuato un riposo giornaliero di 9 ore durante un viaggio in multipresenza. Per avvalersi di questa deroga, i conducenti che effettuano più viaggi devono effettuare un riposo giornaliero **regolare** di almeno 11 ore.

iii. **Esempio 3 -**

Di seguito è riportato un esempio che mostra come un riposo settimanale regolare venga interrotto per imbarcare e sbarcare da un traghetto e si avvalga di questa deroga.

Giorno 1:



Giorno 2:

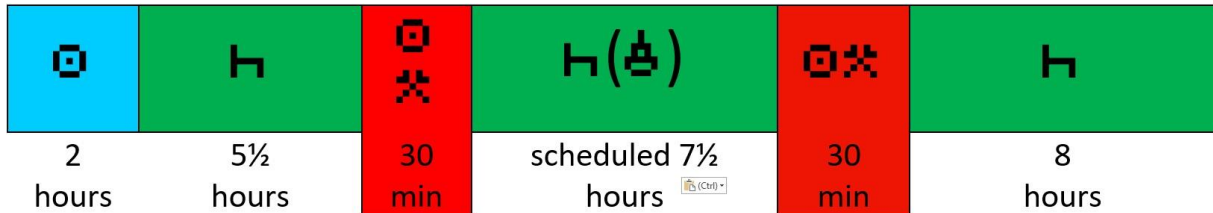
h
24 hours

Nota: la somma dei tempi di riposo deve essere di almeno 45 ore, la somma delle due interruzioni non deve essere superiore a un'ora e il viaggio in traghetto o in treno deve essere programmato per almeno 8 ore. L'autista deve avere accesso a una cabina letto sul traghetto o sul treno. Una parte del riposo settimanale regolare, come indicato sopra, non può essere effettuata a bordo del veicolo.

Questa regola è applicabile in caso di Regolamento (CE) n. 561/2006 e TCA. Se il viaggio si svolge nell'ambito dell'AETR, questa regola non si applica.

vi. **Esempio 4** - Un'interruzione irregolare (traghettamento) di un riposo settimanale regolare:

Giorno 1:



Giorno 2:



Nota: l'esempio è quasi identico al precedente. La differenza è la durata del viaggio in traghetto o in treno. Poiché il periodo del viaggio "programmato" è inferiore a 8 ore, l'applicazione della deroga non è consentita.

- Un conducente che si reca in un luogo specifico, diverso dalla sede operativa del datore di lavoro, indicatogli dal datore di lavoro, per prendere in consegna e guidare un veicolo dotato di tachigrafo, sta adempiendo a un obbligo nei confronti del proprio datore di lavoro e non può quindi disporre liberamente del proprio tempo. Pertanto, qualsiasi tempo di viaggio verso o da un luogo che non sia il domicilio del conducente o la sede operativa del datore di lavoro e in cui il conducente prende in carico o lascia un veicolo in dotazione nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, indipendentemente dal fatto che il datore di lavoro abbia dato istruzioni su quando e come viaggiare o che tale decisione sia stata presa dal conducente, deve essere registrato come "disponibilità" o "altro lavoro", a seconda della legislazione degli Stati membri (si veda la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-124/09 Smit Reizen²³).

²³ CGUE, sentenza del 29 aprile 2010, causa C-124/09.

Inoltre, qualsiasi tempo trascorso da un conducente alla guida di un veicolo che non rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, da o verso un luogo che non è la sede operativa abituale del datore di lavoro o il domicilio del conducente e in cui il conducente deve prendere in consegna o abbandonare un veicolo che rientra nel campo di applicazione del presente regolamento, deve essere registrato come "altro lavoro". (Si veda anche l'allegato, nota orientativa 2).

Ciò significa che, in teoria, un conducente che completa la sua giornata lavorativa lontano dal luogo di lavoro abituale non può svolgere altre attività, come ad esempio tornare a casa, senza registrare questa attività e potrebbe commettere un'infrazione.



Se esiste il sospetto che siano state svolte attività rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 ma non registrate (come la guida senza carta), il conducente deve essere interrogato per chiarire esattamente quali attività sono state svolte in quei periodi di tempo.

Le registrazioni che indicano che un conducente ha completato le sue mansioni in un luogo e le ha riprese il giorno successivo in un luogo diverso possono indicare una mancata registrazione delle attività di cui al presente articolo.

I conducenti che assumono il controllo di un veicolo lontano dal proprio domicilio o dalla normale sede di lavoro devono essere interrogati sul viaggio per il ritiro del veicolo, al fine di stabilire se il conducente non ha registrato tutte le sue attività.

La mancata registrazione delle attività nell'ambito di applicazione costituisce una violazione dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 165/2014 ed è classificata come un'*infrazione molto grave* ai sensi della direttiva 2006/22/CE.

2.2.10 Articolo 10

2.2.10.1 Testo

1. *Un'impresa di trasporto non può corrispondere ai conducenti da essa assunti o messi a sua disposizione alcun pagamento, anche sotto forma di bonus o di integrazione salariale, in relazione alle distanze percorse, alla velocità di consegna e/o alla quantità di merci trasportate, se tale pagamento è tale da mettere a repentaglio la sicurezza stradale e/o da incoraggiare la violazione del presente regolamento.*

2. Un'impresa di trasporto organizza il lavoro dei conducenti di cui al paragrafo 1 in modo tale che questi siano in grado di rispettare il regolamento (CEE) n. 3821/85 e il capitolo II del presente regolamento. L'impresa di trasporto istruisce adeguatamente il conducente ed effettua controlli regolari per garantire il rispetto del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento.

3. Un'impresa di trasporto è responsabile delle infrazioni commesse dai conducenti dell'impresa, anche se l'infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

Fatto salvo il diritto degli Stati membri di ritenere le imprese di trasporto pienamente responsabili, gli Stati membri possono subordinare tale responsabilità alla violazione dei paragrafi 1 e 2 da parte dell'impresa. Gli Stati membri possono prendere in considerazione qualsiasi prova che dimostri che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente ritenuta responsabile dell'infrazione commessa.

4. Le imprese, i mittenti, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i contraenti principali, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti devono garantire che gli orari di trasporto concordati contrattualmente rispettino il presente regolamento.

5.

a) Un'impresa di trasporto che utilizza veicoli dotati di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 e che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento deve:

(i) garantire che tutti i dati siano scaricati dall'unità elettronica di bordo e dalla carta del conducente con la regolarità stabilita dallo Stato membro e che i dati pertinenti siano scaricati con maggiore frequenza in modo da garantire lo scarico di tutti i dati relativi alle attività svolte da o per conto dell'impresa;

(ii) garantire che tutti i dati scaricati dall'unità elettronica di bordo e dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi dopo la registrazione e che, su richiesta di un funzionario addetto ai controlli, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, dai locali dell'impresa;

(

b) ai fini del presente paragrafo, il termine "scaricato" va interpretato secondo la definizione di cui all'allegato I B, capitolo I, lettera s), del regolamento (CEE) n. 3821/85;

c) il periodo massimo entro il quale i dati pertinenti devono essere scaricati ai sensi della lettera a), punto i), è deciso dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

2.2.10.2 Infrazioni

Infrazioni dell'operatore per la mancata protezione dei dati del tachigrafo.

2.2.10.3 Controllo su strada

Questo articolo impone obblighi agli operatori. Le infrazioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 non possono essere realisticamente individuate o indagate in modo adeguato durante i controlli su strada; è preferibile che siano indagate durante i controlli effettuati dagli operatori nei loro locali, dove è probabile che sia possibile accedere alle prove necessarie. Quando si sospetta un'infrazione al Regolamento (CE) n. 561/2006 in relazione alle operazioni di trasporto transfrontaliero, è buona norma trasmettere qualsiasi informazione raccolta alle autorità di controllo dello Stato membro di stabilimento.

Per quanto riguarda le infrazioni di cui al paragrafo 3 ("responsabilità dell'operatore"), sarà necessario consultare la legislazione nazionale di ciascuno Stato membro.

Tuttavia, le informazioni raccolte durante i controlli su strada possono essere utili allo Stato membro per identificare gli operatori che potrebbero necessitare di indagini.

L'infrazione di cui al paragrafo 5 riguarda gli obblighi di un operatore di scaricare e proteggere i dati digitali ed è quindi principalmente rilevante durante le indagini aziendali.

2.2.11 Articolo 11

2.2.11.1 Testo

Uno Stato membro può prevedere interruzioni e periodi di riposo minimi più lunghi o periodi di guida massimi più brevi di quelli previsti dagli articoli da 6 a 9 nel caso di trasporti su strada effettuati interamente sul suo territorio. Nel fare ciò, gli Stati membri tengono conto dei pertinenti accordi collettivi o di altro tipo tra le parti sociali. Tuttavia, il presente regolamento resta applicabile ai conducenti impegnati in operazioni di trasporto internazionale. Nessuna modifica MP I

2.2.11.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.11.3 Controllo su strada

Anche se i singoli Stati membri possono prevedere limiti più severi di quelli imposti dal Regolamento (CE) n. 561/2006, i limiti imposti da questo Regolamento continuano ad applicarsi ai viaggi internazionali.

I controlli standard devono comunque essere applicati ai conducenti/veicoli nei viaggi internazionali.

I controlli di applicazione negli Stati membri che hanno un regime più severo per i viaggi nazionali saranno effettuati in conformità con la loro legislazione nazionale.

2.2.12 Articolo 12

2.2.12.1 Testo

A condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa e per consentire al veicolo di raggiungere un'area di sosta adeguata, il conducente può derogare agli articoli da 6 a 9 nella misura necessaria a garantire la sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente deve indicare manualmente il motivo di tale deroga sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo o su una stampa dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio, al più tardi all'arrivo nell'area di sosta idonea.

A condizione che non venga compromessa la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali il conducente può anche derogare all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, superando il periodo di guida giornaliero e settimanale di un'ora al massimo per raggiungere il centro operativo del datore di lavoro o il luogo di residenza del conducente per effettuare un periodo di riposo settimanale.

Alle stesse condizioni, il conducente può superare il periodo di guida giornaliero e settimanale di un massimo di due ore, a condizione che, immediatamente prima della guida aggiuntiva, sia

stata effettuata un'interruzione ininterrotta di 30 minuti per raggiungere il centro operativo del datore di lavoro o il luogo di residenza del conducente per effettuare un regolare periodo di riposo settimanale.

Il conducente deve indicare manualmente il motivo di tale partenza sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, o su una stampa dell'apparecchio di controllo o sul registro di servizio, al più tardi all'arrivo a destinazione o nell'area di sosta adeguata.

Qualsiasi periodo di prolungamento deve essere compensato da un periodo di riposo equivalente preso in blocco con qualsiasi periodo di riposo, entro la fine della terza settimana successiva a quella in questione.

2.2.12.2 Infrazioni

Nessuna violazione.

2.2.12.3 Condizioni di partenza dagli articoli da 6 a 9 per raggiungere un luogo di sosta adeguato:

- la sicurezza stradale non deve essere messa a repentaglio e l'obiettivo deve essere quello di consentire al veicolo di raggiungere un luogo di sosta adeguato
- la portata dell'allontanamento deve essere quella necessaria a garantire la sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico

Nota: l'articolo 12 contiene disposizioni che consentono al conducente di derogare ai requisiti minimi di riposo e ai tempi massimi di guida di cui agli articoli da 6 a 9 per trovare un'area di sosta adeguata. Questo articolo non autorizza il conducente a derogare al regolamento per motivi noti prima dell'inizio del viaggio. (Vedi Allegato 1 - Nota di orientamento 1 della Commissione europea).

2.2.12.4 Condizioni per derogare all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, per raggiungere il centro operativo o il luogo di residenza:

- la sicurezza stradale non deve essere messa a rischio
- la portata dell'allontanamento deve essere quella necessaria a garantire la sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico
- devono sussistere circostanze eccezionali (cfr. Allegato 1 Nota di orientamento 1 della Commissione europea).²⁴

Nota: il tempo di guida verso il domicilio o il centro operativo non deve essere superiore a 1 o 2 ore, per raggiungere rispettivamente il centro operativo del datore di lavoro o il luogo di residenza del conducente per effettuare un periodo di riposo settimanale.

2.2.12.5 Controllo su strada

Partenza dagli articoli da 6 a 9 per raggiungere un luogo di sosta adeguato.

²⁴ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/guidance_1_en.pdf

- A condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa e per consentire al conducente di raggiungere un'area di sosta adeguata, può essere consentita una deroga alle norme UE nella misura necessaria a garantire la sicurezza delle persone (compresi i passeggeri), del veicolo o del suo carico.
- I conducenti devono annotare il motivo della partenza sul retro dei loro fogli di registrazione del tachigrafo (se utilizzano registrazioni analogiche) o su una stampa o un foglio temporaneo (se utilizzano un tachigrafo digitale), al più tardi al momento del raggiungimento dell'area di sosta idonea.
- Secondo la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-235/94 - Bird, questa esenzione può essere applicata solo nei casi in cui diventa inaspettatamente impossibile rispettare le regole sull'orario dei conducenti durante il viaggio. In altre parole, non sono ammesse violazioni programmate delle norme. Ciò significa che, quando si verifica un evento imprevisto, spetta all'autista decidere se è necessario derogare alle regole. Nel farlo, il conducente dovrà tenere conto della necessità di garantire la sicurezza stradale.

Deroga all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, per raggiungere il centro operativo o il luogo di residenza.

- La deviazione dai limiti di tempo di guida non può essere regolare o pianificata e deve essere causata da circostanze eccezionali quali: incidenti stradali gravi, condizioni meteorologiche estreme, deviazioni stradali, assenza di posti nell'area di parcheggio, ecc. Il principio di valutazione è che il motivo di un'eventuale deviazione dai limiti di guida non può essere conosciuto né prevedibile in anticipo. Spetta al conducente, e non all'operatore, decidere di utilizzare l'articolo 12.
- Il tempo di guida supplementare consente al conducente di superare i limiti di tempo di guida giornalieri e settimanali e, in tal modo, di non rispettare l'obbligo di effettuare un periodo di riposo giornaliero entro 24 ore.
- Il conducente è autorizzato a superare i limiti giornalieri e settimanali di guida di un'ora al massimo per raggiungere il centro operativo del datore di lavoro o il luogo di residenza del conducente per effettuare un periodo di riposo settimanale. Per effettuare un regolare periodo di riposo settimanale, il conducente è autorizzato a superare i limiti di tempo di guida fino a due ore, a condizione che sia stata effettuata un'interruzione ininterrotta di 30 minuti immediatamente prima della guida supplementare.
- Le infrazioni commesse saranno causate dal superamento del tempo di guida consentito o dalla mancata interruzione di 30 minuti prima delle 2 ore di guida supplementari. Il mancato rispetto di una qualsiasi parte della deroga comporta la valutazione delle attività del conducente in base alle normali regole.
- Se un conducente approfitta della guida supplementare prima di effettuare un periodo di riposo giornaliero, commette un'infrazione, poiché la guida in eccesso può essere utilizzata solo per raggiungere la base/casa per effettuare un periodo di riposo settimanale.

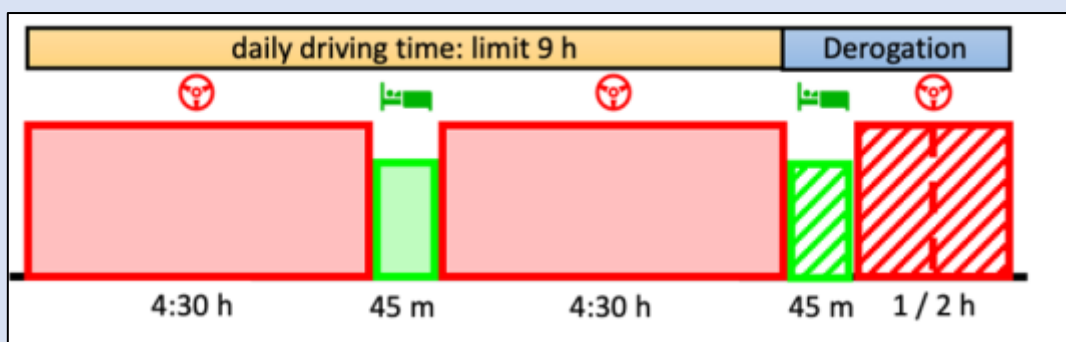
- Il conducente è tenuto a indicare manualmente il motivo di tali partenze sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, o su una stampa dell'apparecchio di controllo o sul registro di servizio, al più tardi all'arrivo a destinazione o nell'area di sosta idonea.
- Come indicato nel quinto comma dell'articolo 12 del regolamento, qualsiasi periodo di estensione del tempo di guida ai sensi di questa deroga deve essere compensato da un periodo di riposo equivalente, che deve essere preso in blocco con qualsiasi periodo di riposo entro 3 settimane dall'utilizzo della deroga. Non è necessario compensare le interruzioni, ma solo il periodo di guida aggiuntivo. Ad esempio, se un conducente ha guidato per 1,5 ore in più rispetto al limite giornaliero consentito, deve essere compensato per questo periodo di guida prolungato con l'aggiunta di 1,5 ore di riposo a uno dei suoi periodi di riposo settimanali o giornalieri presi entro la fine della terza settimana successiva a quella in questione.

Domande e risposte della Commissione europea sull'attuazione del Pacchetto Mobilità 1 (parte 2)

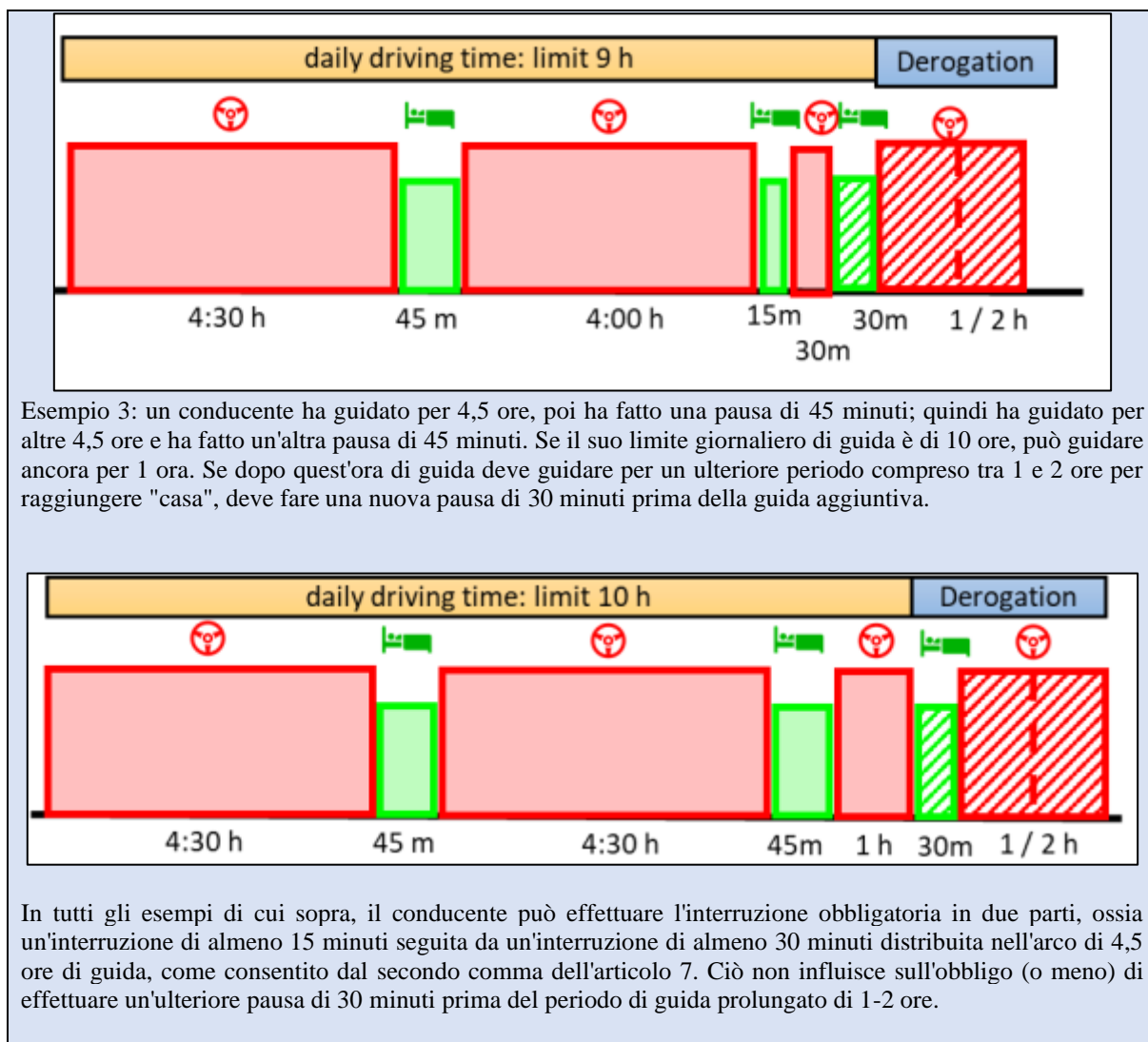
Domanda 13. *Se un conducente si avvale della deroga di cui all'articolo 12, dopo 4,5 ore di guida deve fare una pausa di 30 minuti o di 45 minuti prima della guida supplementare?*

Risposta: L'articolo 7, primo comma, prevede che il conducente faccia un'interruzione di almeno 45 minuti dopo un periodo di guida di 4,5 ore. L'articolo 12, commi da 2 a 5, non consente di derogare a tale obbligo.

Pertanto, dopo 4,5 ore di guida e prima del periodo di guida successivo, il conducente deve effettuare un'interruzione di 45 minuti. Nel caso in cui il conducente abbia fatto un'interruzione di 45 minuti (o un'interruzione di 30 minuti seguita da un'interruzione precedente di 15 minuti) e successivamente debba continuare a guidare per altre 1-2 ore, non è obbligato a fare un'ulteriore interruzione di 30 minuti prima di riprendere la guida. Nel caso in cui il conducente sia autorizzato a guidare per 10 ore durante il giorno e abbia già raggiunto il limite giornaliero di guida e debba continuare a guidare per 1 o 2 ore per raggiungere la propria "casa" per il riposo settimanale, deve fare un'ulteriore pausa di 30 minuti prima di riprendere la guida. D'altra parte, non è richiesta alcuna interruzione supplementare di 30 minuti quando il conducente supera il tempo di guida giornaliero di meno di un'ora. Esempio 1: un conducente ha guidato per 4,5 ore, poi ha fatto un'interruzione di 45 minuti; quindi ha guidato per altre 4,5 ore e ha fatto un'altra interruzione di 45 minuti. Ha raggiunto il suo limite giornaliero di 9 ore di guida, ma deve ancora continuare a guidare per 1 o 2 ore per raggiungere "casa". In questo caso, può riprendere a guidare dopo l'interruzione di 45 minuti successiva al secondo periodo di guida di 4,5 ore.



Esempio 2: un conducente ha guidato per 4,5 ore e poi ha fatto un'interruzione di 45 minuti; poi ha guidato per altre 4 ore e ha fatto una parte di un'interruzione di 15 minuti, quindi ha continuato a guidare per altri 30 minuti dopo di che si è fermato per fare un'interruzione di 30 minuti. Ciò è in linea con l'articolo 7, che consente di suddividere un'interruzione di almeno 45 minuti in due parti, ossia un'interruzione di almeno 15 minuti seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti) Se dopo questa interruzione di 30 minuti deve continuare a guidare per altre 1 o 2 ore per raggiungere "casa", non deve fare un'ulteriore interruzione di 30 minuti.



I funzionari di controllo devono:

- Verificare l'esatta natura dell'evento che ha indotto il conducente a ricorrere alle disposizioni del presente articolo. Tenere presente i casi specifici contenuti nella **Nota di orientamento 1** (cfr. Allegato 1).
- Controllare le registrazioni per la convalida dell'esenzione.
- Verificare che l'esenzione sia utilizzata per consentire il raggiungimento di un punto di sosta adeguato. *Nota: non si tratta di una dispensa con carta bianca per completare il viaggio. Tuttavia, gli esaminatori devono anche tenere presente che al momento del controllo il viaggio potrebbe non aver raggiunto un punto di sosta adeguato e quindi la deroga alle regole potrebbe non essere stata annotata. In tali circostanze, l'omissione non dovrebbe essere considerata un'infrazione.*
- Verificare se il luogo di sosta è stato il primo luogo adatto.
- Verificare l'uso sistematico e ripetuto dell'esenzione attraverso le registrazioni precedenti. Se l'esenzione è stata richiesta in modo errato, verificare le violazioni degli articoli da 6 a 9.

2.2.13 Articolo 13

2.2.13.1 Testo

1. *A condizione che non siano pregiudicati gli obiettivi di cui all'articolo 1, ciascuno Stato membro può concedere deroghe agli articoli da 5 a 9 e subordinare tali deroghe a condizioni individuali sul proprio territorio o, con l'accordo degli Stati interessati, sul territorio di un altro Stato membro, applicabili ai trasporti effettuati da*
- (a) veicoli posseduti o noleggiati, senza conducente, dalle autorità pubbliche per effettuare trasporti su strada che non fanno concorrenza alle imprese di trasporto privato;*
 - (b) veicoli utilizzati o noleggiati, senza conducente, da imprese agricole, orticole, forestali, agricole o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della propria attività imprenditoriale entro un raggio massimo di 100 km dalla base dell'impresa;*
 - (c) trattori agricoli e forestali utilizzati per attività agricole o forestali, entro un raggio massimo di 100 km dalla base dell'impresa che possiede, noleggia o prende in leasing il veicolo;*
 - (d) veicoli o combinazioni di veicoli con una massa massima consentita non superiore a 7,5 tonnellate utilizzati dai fornitori del servizio universale, come definiti all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio, per la consegna di invii nell'ambito del servizio universale*
Tali veicoli devono essere utilizzati solo entro un raggio di 100 chilometri dalla base dell'impresa e a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente;
 - (e) veicoli che operano esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale con una superficie non superiore a 2 300 chilometri quadrati, che non sono collegate al resto del territorio nazionale da un ponte, un guado o una galleria aperta all'uso di veicoli a motore e che non confinano con un altro Stato membro;*
 - (f) i veicoli utilizzati per il trasporto di merci entro un raggio di 100 km dalla base dell'impresa e alimentati a gas naturale o liquefatto o a elettricità, la cui massa massima consentita, compresa quella di un rimorchio o di un semirimorchio, non superi le 7,5 tonnellate;*
 - g) i veicoli utilizzati per l'istruzione e l'esame di guida ai fini del conseguimento della patente di guida o del certificato di idoneità professionale, a condizione che non siano utilizzati per il trasporto commerciale di merci o passeggeri;*
 - (h) veicoli utilizzati in relazione ai servizi di fognatura, protezione dalle inondazioni, manutenzione dell'acqua, del gas e dell'elettricità, manutenzione e controllo delle strade, raccolta e smaltimento dei rifiuti domestici porta a porta, servizi telegrafici e telefonici, trasmissioni radiofoniche e televisive e rilevamento di trasmettitori o ricevitori radiofonici o televisivi;*
 - (i) veicoli con un numero di posti compreso tra 10 e 17 utilizzati esclusivamente per il trasporto non commerciale di passeggeri;*
 - (j) veicoli specializzati per il trasporto di attrezzature da circo e da luna park;*
 - (k) veicoli mobili da progetto appositamente attrezzati, il cui scopo principale è l'uso come struttura educativa quando sono fermi;*
 - (l) veicoli utilizzati per la raccolta del latte dalle aziende agricole e il ritorno alle aziende agricole di contenitori di latte o prodotti lattiero-caseari destinati all'alimentazione animale;*
 - (m) veicoli specializzati che trasportano denaro e/o oggetti di valore;*
 - (n) veicoli utilizzati per il trasporto di rifiuti animali o carcasse non destinati al consumo umano;*
 - (o) veicoli utilizzati esclusivamente su strade all'interno di strutture di snodo quali porti, interporti e terminali ferroviari;* (

p) veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dagli allevamenti ai mercati locali e viceversa o dai mercati ai macelli locali entro un raggio massimo di 100 km;

(q) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine da costruzione per un'impresa di costruzioni, fino a un raggio di 100 km dalla base dell'impresa, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente;

(r) veicoli utilizzati per la consegna del calcestruzzo preconfezionato.

2. Gli Stati membri informano la Commissione delle eccezioni concesse ai sensi del paragrafo 1 e la Commissione ne informa gli altri Stati membri.

3. A condizione che non siano pregiudicati gli obiettivi di cui all'articolo 1 e che sia garantita un'adeguata protezione dei conducenti, uno Stato membro può, previa approvazione della Commissione, concedere sul proprio territorio deroghe minori al presente regolamento per i veicoli utilizzati in aree predefinite con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato, nei seguenti casi:

- servizi regolari di trasporto nazionale di passeggeri, il cui orario è confermato dalle autorità (in tal caso possono essere consentite solo le esenzioni relative alle interruzioni), e

- trasporti nazionali di merci su strada per conto proprio o per conto terzi, che non hanno alcun impatto sul mercato unico e sono necessari per mantenere alcuni settori industriali nel territorio interessato e per i quali le disposizioni di esenzione del presente regolamento impongono un raggio massimo di 100 km. Il trasporto su strada ai sensi di questa esenzione può includere un viaggio in un'area con una densità di popolazione pari o superiore a cinque persone per chilometro quadrato solo per terminare o iniziare il viaggio. Tali misure devono essere proporzionate per natura e portata.

2.2.13.2 Infrazioni

Nessuna se l'esenzione è applicata correttamente.

2.2.13.3 Controllo su strada

I funzionari di controllo devono convalidare l'uso di questa esenzione stabilendo i dettagli del viaggio, l'uso del veicolo, la natura dell'equipaggiamento specifico del veicolo e i dettagli del carico attraverso un colloquio con il conducente. Va ricordato che questo articolo concede esenzioni solo dagli articoli 5-9.

L'applicazione errata di una deroga da parte di un conducente dovrebbe comportare un'ispezione dettagliata ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014.

Nota: la corrispondente esenzione dall'obbligo di montare (e utilizzare) un tachigrafo è contenuta nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014.

I funzionari di controllo devono anche essere consapevoli del fatto che un conducente o un operatore potrebbe non rendersi conto dell'applicabilità di un'esenzione specifica e tentare di conformarsi al regolamento (CE) n. 561/2006, ecc.

Si tratta di deroghe **nazionali** che variano da uno Stato membro all'altro e che di solito sono valide solo all'interno dei confini nazionali degli Stati membri, anche se è possibile che vi siano accordi locali tra Stati confinanti che consentono il riconoscimento reciproco.

Per ulteriori indicazioni, fare riferimento alla legislazione nazionale.

Le attività svolte in base a queste deroghe devono essere registrate come altri lavori se vengono svolte in combinazione con la guida nel campo di applicazione durante la giornata lavorativa.

L'applicazione errata di una deroga da parte di un conducente dovrebbe comportare un'ispezione dettagliata ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014.

Qualora si renda necessario convalidare una deroga richiesta, il sito web dell'UE di seguito riportato offre l'accesso all'elenco aggiornato delle deroghe nazionali in vigore in ciascuno Stato membro. I funzionari di controllo dovrebbero quindi esserne a conoscenza quando effettuano le ispezioni su strada: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

2.2.14 Articolo 14

2.2.14.1 Testo

1. A condizione che non siano pregiudicati gli obiettivi di cui all'articolo 1, gli Stati membri possono, previa autorizzazione della Commissione, concedere deroghe all'applicazione degli articoli da 6 a 9 per i trasporti effettuati in circostanze eccezionali.

2. In casi urgenti gli Stati membri possono concedere, in circostanze eccezionali, una deroga temporanea per un periodo non superiore a 30 giorni, debitamente motivata e notificata immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente tali informazioni su un sito web pubblico.

3. La Commissione informa gli altri Stati membri di qualsiasi eccezione concessa ai sensi del presente articolo.

2.2.14.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.14.3 Controllo su strada

Il regolamento consente agli Stati membri (su richiesta alla Commissione) di attenuare l'obbligo di rispettare i limiti di guida imposti dagli articoli da 6 a 9. Allo stesso modo, gli Stati membri possono rispondere a circostanze eccezionali o di emergenza (ad esempio, condizioni meteorologiche estreme o epidemie) e concedere deroghe temporanee. (ad esempio, condizioni meteorologiche estreme o epidemie) e concedere deroghe temporanee per un periodo massimo di 30 giorni, informando la Commissione.

Sebbene per la durata di un'emergenza i funzionari di controllo siano probabilmente a conoscenza di tale attenuazione, essi devono tuttavia essere consapevoli del fatto che tale attenuazione potrebbe essere stata applicata al momento dell'ispezione dei registri in un momento successivo all'evento.

L'elenco ufficiale aggiornato delle eccezioni temporanee è disponibile sul sito web della Commissione: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods_en.

Si raccomanda alle aziende di trasporto, i cui conducenti sono attualmente impegnati in operazioni esenti (ad esempio, operazioni di trasporto umanitario non commerciale), di compilare e utilizzare i moduli di attestazione UE/AETR e di tenerli a disposizione a bordo dei loro veicoli a fini di controllo, quando saranno impegnati in successive operazioni di trasporto commerciale nell'ambito del Regolamento (CE) n. 561/2006. Si raccomanda inoltre agli autisti professionisti di presentare il modulo di attestazione compilato e firmato agli agenti di controllo durante i controlli su strada. Se a bordo del veicolo utilizzato per operazioni esenti, come gli aiuti umanitari non commerciali, è disponibile un tachigrafo, il conducente deve registrare le informazioni sulla guida fuori dal campo di applicazione nel tachigrafo.

Poiché si tratta di agevolazioni del regolamento che si applicano a livello locale (su tutto o parte del territorio di uno Stato membro), si può presumere che l'autorità competente ne abbia messo al corrente i funzionari di controllo. Pertanto, sono interessanti per gli altri Stati membri solo quando un conducente entra successivamente in un altro Stato membro e presenta per l'esame registri che contengono infrazioni apparenti, ma che in realtà possono essere infrazioni autorizzate.

Un funzionario di controllo deve quindi confermare l'esistenza di qualsiasi rilassamento richiesto e, nei casi in cui non sia confermato, applicare i limiti imposti dagli articoli da 6 a 9.

2.2.15 Articolo 15

2.2.15.1 Testo

Gli Stati membri provvedono affinché i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), siano disciplinati da norme nazionali che garantiscano un'adeguata protezione in termini di tempi di guida consentiti e di interruzioni e periodi di riposo obbligatori. Gli Stati membri informano la Commissione delle norme nazionali applicabili a tali conducenti.

2.2.15.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.15.3 Controllo su strada

Questo articolo impone agli Stati membri di adottare norme relative ai tempi di guida e di riposo per i conducenti di veicoli esentati da tali norme ai sensi dell'articolo 3(a). Si tratta di norme di interesse esclusivamente nazionale.

2.2.16 Articolo 16

2.2.16.1 Testo

1. Se il veicolo non è dotato di apparecchio di controllo ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85, i paragrafi 2 e 3 del presente articolo si applicano a:

- (a) ai servizi regolari nazionali di trasporto passeggeri, e*
- (b) ai servizi regolari internazionali di trasporto passeggeri i cui capolinea sono situati entro una distanza di 50 km in linea d'aria da una frontiera tra due Stati membri e la cui lunghezza del percorso non supera i 100 km.*

2.

L'

impresa di trasporto redige un orario di servizio e un registro di servizio in cui sono indicati, per ciascun conducente, il nome, il luogo di stazionamento e il calendario prestabilito per i vari periodi di guida, le altre mansioni, le interruzioni e la disponibilità. Ogni conducente assegnato a un servizio di cui al paragrafo 1 deve avere con sé un estratto del registro di servizio e una copia dell'orario di servizio.

3. Il
registro di servizio deve

(a) comprende tutte le informazioni di cui al paragrafo 2 per un periodo minimo che copre il giorno del controllo e i 56 giorni precedenti; tali informazioni devono essere aggiornate a intervalli regolari, la cui durata non può essere superiore a un mese.

(b) essere firmato dal direttore dell'impresa di trasporto o da una persona autorizzata a rappresentarlo;

(c) essere conservato dall'impresa di trasporto per un anno dopo la scadenza del periodo cui si riferisce. L

l'impresa di trasporto fornisce un estratto del registro ai conducenti interessati su richiesta; e

(d) essere esibito e consegnato su richiesta degli agenti preposti al controllo.

Non ci sono ulteriori commenti su questo articolo.

2.2.17 Articolo 17

Questo articolo non viene preso in considerazione in quanto non ha alcuna rilevanza per l'attività di controllo su strada.

2.2.18 Articolo 18

Questo articolo non viene preso in considerazione in quanto non ha alcuna rilevanza per l'attività di controllo su strada.

2.2.19 Articolo 19

2.2.19.1 Testo

*1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci e proporzionate alla gravità delle infrazioni, come indicato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*3), nonché dissuasive e non discriminatorie. Nessuna violazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali norme e misure, insieme al metodo e ai criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Gli Stati membri notificano senza indugio ogni successiva modifica che li riguarda. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e misure e delle relative modifiche. La Commissione garantisce che tali informazioni siano pubblicate su un apposito sito web pubblico in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri.*

*(*3) Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).*

2. *Uno Stato membro consente alle autorità competenti di imporre una sanzione a un'impresa e/o a un conducente per un'infrazione al presente regolamento rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche se tale infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.*

In via eccezionale, nel caso in cui venga rilevata una violazione:

- *che non è stato commesso nel territorio dello Stato membro interessato, e*
- *commesso da un'impresa stabilita in un altro Stato membro o in un paese terzo o da un conducente la cui sede di lavoro si trova in un altro Stato membro o in un paese terzo,*

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

3. *Ogni volta che uno Stato membro avvia un procedimento o impone una sanzione per una determinata infrazione, ne fornisce al conducente debita evidenza per iscritto.*

4. *Gli Stati membri assicurano che sia in vigore un sistema di sanzioni proporzionate, che possono includere sanzioni pecuniarie, per le infrazioni al presente regolamento o al regolamento (CEE) n. 3821/85 da parte delle imprese o dei mittenti associati, degli spedizionieri, degli operatori turistici, dei contraenti principali, dei subappaltatori e delle agenzie di collocamento dei conducenti.*

2.2.19.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.19.3 Controllo su strada

Durante un controllo su strada, gli agenti di controllo devono essere consapevoli che questo articolo consente loro di perseguire i conducenti (e gli operatori) per le violazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 che sono state rilevate sul territorio di un altro Stato membro o di un paese 3rd. Secondo la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-906/19 - Ministère public, il principio di extraterritorialità non si applica alle infrazioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro dell'UE. Di conseguenza, se tali infrazioni vengono rilevate, non possono essere sanzionate. Tuttavia, nel caso in cui vengano rilevate tali infrazioni, i funzionari di controllo devono verificare se esse comportano anche un'infrazione al Regolamento (CE) n. 561/2006. In tal caso, le infrazioni al Regolamento (CE) n. 561/2006 possono comportare una multa.

Le violazioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro dell'UE, quando vengono rilevate, devono comunque essere registrate e comunicate alle autorità dello Stato membro di stabilimento come previsto dal Regolamento (CE) n. 1071/2009. L'ERRU facilita tale comunicazione.

2.2.20 **Articolo 20**

2.2.20.1 Testo

1. *Il conducente conserva tutte le prove fornite da uno Stato membro in merito alle sanzioni imposte o all'avvio di un procedimento fino a quando la stessa infrazione al presente regolamento non può più portare a un secondo procedimento o a una seconda sanzione ai sensi del presente regolamento.*

2. *Il conducente deve produrre le prove di cui al paragrafo 1 su richiesta.*

3. *Il conducente che è alle dipendenze o a disposizione di più di un'impresa di trasporto fornisce a ciascuna impresa informazioni sufficienti per consentirle di conformarsi al capo II.*

Nessuna modifica MP I

2.2.20.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.20.3 Controllo su strada

In caso di accertamento/penalizzazione di un'infrazione, gli agenti di controllo devono fornire al conducente una prova scritta di tale procedura o sanzione. A tal fine può essere utilizzato il modulo standard approvato da CORTE (aggiornato dopo il Pacchetto Mobilità 1) e adottato da alcuni Stati membri. Si veda l'Allegato 6.

Il modulo si basa su un requisito analogo contenuto nella Direttiva 2014/47/UE, che riguarda la comunicazione dell'esito di un controllo tecnico su strada.

La mancata presentazione della prova della precedente sanzione lascia il conducente esposto a ulteriori sanzioni per la stessa infrazione. Se è stata comminata un'ulteriore sanzione e successivamente viene fornita la prova della sanzione precedente, quest'ultima deve essere ritirata.

2.2.21 Articolo 21

2.2.21.1 Testo

*Nei casi in cui uno Stato membro ritenga che sia stata commessa un'infrazione al presente regolamento di natura tale da mettere chiaramente a repentaglio la sicurezza stradale, esso autorizza l'autorità competente a procedere al fermo del veicolo in questione fino a quando la causa dell'infrazione non sia stata eliminata. Gli Stati membri possono obbligare il conducente a un periodo di riposo giornaliero. Gli Stati membri, se del caso, ritirano, sospendono o limitano anche la licenza di un'impresa, se l'impresa è stabilita in tale Stato membro, o ritirano, sospendono o limitano la licenza di guida di un conducente. La Commissione, in conformità alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2, elabora linee guida al fine di promuovere un'applicazione armonizzata del presente articolo. *Nessuna modifica MP I**

2.2.21.2 Infrazioni

Nessuno

2.2.21.3 Controllo su strada

Questo articolo autorizza gli Stati membri a introdurre una legislazione che consenta il fermo di un veicolo associato a un conducente che commette un'infrazione e consente sanzioni amministrative nei confronti di operatori e conducenti.

Articoli 22 - 29

Questi articoli non vengono presi in considerazione in questa sede perché non hanno alcuna rilevanza per l'attività di controllo su strada.

Allegato 1 - Note orientative della Commissione europea

Numero della nota guida	Numero di articolo
1	Articolo 12 del regolamento (CE) n. 561/2006
2	Articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006
3	Articolo 4, lettere d) e f), del regolamento (CE) n. 561/2006.
4	Articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3821/85 con riferimento al regolamento (CE) n. 1360/2002 (allegato 1B).
5	Articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE
6	Articolo 9 (1) del Regolamento (CE) n. 561/2006
7	Articolo 8, paragrafi 2 e 5, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Nota di orientamento 1

Problema: Deviazione eccezionale dai limiti minimi di riposo e di guida massima per trovare un luogo di sosta adeguato.

Articolo 12 del Regolamento (CE) n. 561/2006: 12 del regolamento (CE) n. 561/2006

Approccio da seguire: L'articolo 12 contiene disposizioni che consentono al conducente di derogare ai requisiti minimi di riposo e ai tempi massimi di guida di cui agli articoli da 6 a 9 per trovare un'area di sosta adeguata. Questo articolo non autorizza il conducente a derogare al regolamento per motivi noti prima dell'inizio del viaggio. È stato concepito per consentire ai conducenti di affrontare i casi in cui diventa inaspettatamente impossibile rispettare il regolamento nel corso del viaggio, cioè in situazioni di difficoltà anomale, indipendenti dalla volontà del conducente e apparentemente inevitabili che non possono essere previste, anche se viene prestata la dovuta attenzione. La deroga ha anche la funzione di garantire la sicurezza delle persone, del veicolo e del suo carico e l'obbligo di tenere in ogni caso conto della sicurezza stradale.

Le tre parti hanno determinati obblighi in relazione a tali situazioni:

- 1) Un'impresa di trasporto deve pianificare attentamente il viaggio sicuro di un conducente prevedendo, ad esempio, ingorghi regolari, condizioni meteorologiche e accesso a parcheggi adeguati; deve cioè organizzare il lavoro in modo tale che i conducenti siano in grado di rispettare il regolamento e deve tenere conto delle esigenze dei caricatori e delle compagnie di assicurazione in materia di parcheggio sicuro.
- 2) Il conducente deve attenersi rigorosamente alle regole e non deviare dai limiti di tempo di guida, a meno che non si verifichino circostanze eccezionali e diventi impossibile rispettare il regolamento senza mettere in pericolo la sicurezza stradale, la sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Se un conducente decide che è necessario derogare al regolamento e che ciò non compromette la sicurezza stradale, deve indicare manualmente la natura e il motivo della deroga (in qualsiasi lingua comunitaria, sul foglio di registrazione o sulla stampa dell'apparecchio di controllo o sul registro di servizio) non appena si ferma.
- 3) L'agente di controllo deve applicare la discrezione professionale quando controlla un conducente e valuta se lo scostamento dai limiti di guida è giustificato. Quando si valuta la legittimità della deviazione sulla base dell'articolo 12, tutte le circostanze devono essere esaminate attentamente da un agente di polizia, tra cui:
 - (a) un'anamnesi dei registri di guida del conducente per stabilire il modello di prestazione del conducente e verificare se il conducente rispetta normalmente le norme sui tempi di guida e di riposo e se la deviazione è eccezionale;
 - (b) la deviazione dai limiti di tempo di guida non deve essere un evento regolare e deve essere causata da circostanze eccezionali quali: incidenti stradali gravi, condizioni meteorologiche estreme, deviazioni stradali, assenza di posti nell'area di parcheggio, ecc. *Il principio di valutazione è che il motivo della possibile deviazione dai limiti di guida non deve essere noto o prevedibile in anticipo*);

(c) i limiti di guida giornalieri e settimanali devono essere rispettati; pertanto il conducente non deve avere alcun "guadagno di tempo" superando i limiti di guida alla ricerca di un parcheggio;
(d) la deviazione dalle regole sui tempi di guida non deve comportare una riduzione delle interruzioni e dei riposi giornalieri e settimanali richiesti.

Commento: Corte di giustizia europea, causa C-235/94

Nota di orientamento 2

Problema: Registrazione del tempo di viaggio di un conducente verso un luogo che non è il luogo abituale di presa in carico o di riconsegna di un veicolo nell'ambito del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 9 del Regolamento (CE) n. 561/2006: 9 del Regolamento (CE) n. 561/2006.

Approccio da seguire: Un autista che si reca in un luogo specifico, diverso dalla sede operativa del datore di lavoro, indicatogli dal datore di lavoro per prendere in consegna e guidare un "veicolo tachigrafico", sta adempiendo a un obbligo nei confronti del proprio datore di lavoro e pertanto non dispone liberamente del proprio tempo.

Pertanto, in linea con l'articolo 9, paragrafi 2 e 3:

- qualsiasi tempo trascorso da un conducente in viaggio verso o da un luogo che non è il domicilio del conducente o il centro operativo del datore di lavoro e in cui il conducente deve prendere in consegna o lasciare un veicolo che rientra nel campo di applicazione del regolamento, indipendentemente dal fatto che il datore di lavoro abbia dato istruzioni su quando e come viaggiare o che tale scelta sia stata lasciata al conducente, dovrebbe essere registrato come "disponibilità" o "altro lavoro" a seconda della legislazione nazionale dello Stato membro; e
- qualsiasi tempo trascorso da un conducente alla guida di **un veicolo che non rientra nel campo di applicazione del regolamento, da o verso un luogo che non è il domicilio del conducente o il centro operativo del datore di lavoro e in cui il conducente deve prendere in consegna o lasciare un veicolo che rientra nel campo di applicazione del regolamento, deve essere registrato come "altro lavoro"**.

Nei tre casi seguenti il tempo trascorso in viaggio può essere considerato come "riposo" o "pausa".

Il primo caso è quello in cui un conducente accompagna un veicolo trasportato da un traghetto o da un treno. In questo caso, il conducente può riposare o fare una pausa a condizione che abbia accesso a una cuccetta o a un letto (art. 9.1).

Il secondo caso si verifica quando un conducente non accompagna un veicolo, ma viaggia in treno o in traghetto verso o da un luogo in cui prenderà in carico o ha ceduto il controllo di un veicolo che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (art. 9.2), a condizione che abbia accesso a una cuccetta o a un vagone letto su tale traghetto o treno.

Il terzo caso è quello in cui un veicolo è guidato da più di un conducente. Quando un secondo membro dell'equipaggio è disponibile per la guida, quando necessario, è seduto accanto al conducente del veicolo e non partecipa attivamente all'assistenza del conducente alla guida del veicolo, un periodo di 45 minuti del "periodo di disponibilità" di tale membro dell'equipaggio può essere considerato come "pausa".

Non vi è alcuna differenziazione in merito alla natura del contratto di lavoro del conducente. Pertanto, queste regole si applicano sia ai conducenti a tempo indeterminato che a quelli impiegati da un'impresa di lavoro temporaneo che assume manodopera.

Per un "autista temporaneo", per "centro operativo del datore di lavoro" si intende un centro operativo di un'impresa che utilizza i servizi di tale autista per il suo trasporto su strada ("impresa utilizzatrice"), e non la sede centrale dell'"impresa di lavoro temporaneo".

Commento: Corte di giustizia europea, causa C-76/77 e causa C-297/99.

Nota di orientamento 3

Problema: Ordinare l'interruzione di una pausa o di un riposo giornaliero o settimanale per far avanzare un veicolo in un terminal, in un parcheggio o in una zona di confine.

Articolo 4, lettere d) e f), del Regolamento (CE) n. 561/2006: 4, lettere d) e f), del Regolamento (CE) n. 561/2006.

Approccio da seguire: In generale, durante il riposo giornaliero o settimanale il conducente deve poter disporre liberamente del proprio tempo e non deve quindi essere obbligato a rimanere a portata del proprio veicolo.

In generale, l'interruzione di una pausa, di un riposo giornaliero o settimanale costituisce un'infrazione (a meno che non si applichi la "regola del traghetto" - articolo 9, paragrafo 1). Tuttavia, in un terminal o in un parcheggio può verificarsi un'improvvisa situazione anomala o di emergenza in cui è necessario spostare un veicolo. In un terminal c'è di solito un autista (dipendente del terminal) che sposta i veicoli, se necessario.

In caso contrario e se lo spostamento del veicolo diventa inevitabile a causa di circostanze straordinarie, il conducente può interrompere il suo riposo solo su richiesta di un'autorità competente o di un funzionario del terminale autorizzato a ordinare lo spostamento del veicolo.

In altri luoghi (ad esempio nei parcheggi, ai valichi di frontiera e in caso di emergenza), se ci sono ragioni oggettive di emergenza per cui il veicolo deve essere spostato o se la polizia o un'altra autorità (ad esempio: vigili del fuoco, autorità amministrative stradali, doganieri, ecc.) danno l'ordine di spostare un veicolo, il conducente deve interrompere la sua pausa o il suo riposo per alcuni minuti e in questo caso non deve essere perseguito.

Se si verifica tale necessità, gli Stati membri devono concedere una certa tolleranza in seguito a una valutazione della situazione individuale.

Tale interruzione del riposo o della pausa del conducente deve essere registrata manualmente dal conducente e, se possibile, deve essere autenticata dall'autorità competente che ha ordinato al conducente di spostare il veicolo.

Nota guida 4

Problema: Registrazione del tempo di guida con tachigrafi digitali quando i conducenti sono coinvolti in operazioni di fermata frequenti o multiple.

Articolo: 1 del Regolamento (CEE) n. 3821/85 con riferimento al Regolamento (CE) n. 1360/2002 (Allegato 1B).

Approccio da seguire: Poiché i tachigrafi digitali registrano in modo più accurato rispetto ai tachigrafi analogici, i conducenti coinvolti in operazioni frequenti o con più fermate possono trovarsi di fronte a registrazioni di tempi di guida più elevate quando utilizzano un tachigrafo digitale rispetto a quelle effettuate con un tachigrafo analogico. Questa situazione è temporanea e può riguardare soprattutto le operazioni di trasporto di consegne locali. Durerà solo per il periodo di transizione durante il quale coesisteranno il tachigrafo analogico e quello digitale.

Per incoraggiare una rapida diffusione del tachigrafo digitale e garantire al contempo la parità di trattamento dei conducenti, indipendentemente dallo strumento di registrazione utilizzato, durante questo periodo di transizione dovrebbe essere possibile una tolleranza per le agenzie nazionali di controllo. Questa tolleranza transitoria dovrebbe applicarsi ai veicoli che effettuano frequenti soste o viaggi a più fermate e che sono dotati di tachigrafo digitale.

Tuttavia, e in ogni momento, gli addetti all'applicazione della legge dovranno applicare la discrezione professionale. Inoltre, ogni volta che un conducente si trova al volante del veicolo ed è attivamente impegnato in un'operazione di trasporto, sarà considerato alla guida indipendentemente dalle circostanze (ad esempio, nei casi in cui il conducente si trovi in un ingorgo o al semaforo).

Pertanto:

- Gli Stati membri devono informare i loro funzionari di controllo che hanno la possibilità di autorizzare, al momento della verifica dei dati del tachigrafo digitale, una tolleranza massima di 15 minuti su un blocco di quattro ore e mezza (4,5) di tempo di guida per i veicoli coinvolti in viaggi di consegna frequenti o con più fermate, a condizione che tali richieste possano essere supportate da prove. Questa tolleranza può essere applicata, ad esempio, come una deduzione di un minuto per blocco di tempo di guida, tra le fermate, con un massimo di 15 minuti per blocco di tempo di guida di quattro ore e mezza (4,5);

- Nell'esercizio della loro discrezionalità, i funzionari di controllo devono essere guidati dalle circostanze e utilizzare le prove a loro disposizione in quel momento (come ad esempio la prova verificabile che il conducente è stato coinvolto in fermate frequenti o multi-drop), e devono verificare che la loro interpretazione non pregiudichi la corretta applicazione delle Regole sull'orario di guida, compromettendo così la sicurezza stradale.

- Gli Stati membri possono utilizzare un software di analisi configurato in modo da integrare un periodo di tolleranza nei calcoli del tempo di guida, ma devono essere consapevoli che ciò può comportare problemi di prova

in una fase successiva. In ogni caso, la tolleranza non deve superare la soglia di tolleranza di 15 minuti per un blocco di quattro ore e mezza (4,5) di tempo di guida.

- La tolleranza non deve discriminare o svantaggiare i conducenti nazionali o internazionali e deve essere presa in considerazione solo per quelle operazioni in cui il viaggio comporta chiaramente operazioni frequenti o con più fermate.

Nota guida 5

Problema: Modulo per l'attestazione delle attività stabilite dalla decisione della Commissione del 12 aprile 2007.

Articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE: 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

Approccio da seguire: L'attestazione riguarda determinate attività nel periodo indicato all'articolo 15, paragrafo 7, lettera a), del regolamento (CEE) n. 3821/85, vale a dire:

- il giorno corrente + i 28 giorni precedenti (a partire dal 1° gennaio 2008)

L'attestato può essere utilizzato **solo** quando un conducente ha:

- è stato in congedo per malattia

- è stato in congedo, che fa parte del congedo annuale secondo la legislazione del Paese membro

Stato in cui è stabilita l'impresa

- guidato un altro veicolo esentato dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'AETR

Gli Stati membri non sono obbligati a richiedere l'uso del modulo, ma se uno Stato membro richiede l'uso di un modulo per i casi previsti, questo modulo standardizzato deve essere riconosciuto valido per tali scopi.

Gli Stati membri hanno la possibilità di renderlo obbligatorio sul loro territorio e di richiederlo a tutti i conducenti interessati. Tuttavia, se le registrazioni del tachigrafo mostrano la guida di un veicolo esente dal campo di applicazione del Regolamento (CE) 561/2006 o dell'AETR, non può essere richiesto alcun modulo relativo a tale periodo.

Il modulo elettronico e stampabile, così come le informazioni relative agli Stati membri che hanno fatto il suo utilizzo obbligatorio è disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Il modulo è accettato in tutta l'UE in qualsiasi lingua ufficiale dell'Unione. Il suo formato standard facilita la comprensione, in quanto contiene campi numerati predeterminati da compilare.

Tutti i campi del modulo devono essere compilati a macchina. Per essere valido, il modulo deve essere firmato sia dal rappresentante dell'azienda che dal conducente prima del viaggio. Per gli autisti autonomi, il conducente firma una volta come rappresentante dell'azienda e una volta come autista.

È valido solo l'originale firmato. Il testo del modulo non può essere modificato. Il modulo non può essere pre-firmato né alterato da dichiarazioni scritte a mano. Solo in circostanze eccezionali e se è legalmente possibile in base alla legislazione nazionale, può essere accettata una telecopia (fax) del modulo.

Il modulo può essere stampato su carta con il logo dell'azienda e i dati di contatto, ma i campi contenenti le informazioni sull'azienda devono essere compilati.

Se un conducente non guida quando è già in viaggio, ad esempio a causa di un malore o di un guasto del veicolo, il modulo non può essere utilizzato e le autorità di controllo potrebbero richiedere altre prove che dimostrino l'inattività.

L'attestazione riguarda solo i tipi di attività in essa contenuti. Il modulo non può essere utilizzato per altre attività.

Si noti che il modulo non sostituisce gli obblighi di registrazione delle attività di cui all'articolo 6 (5) del regolamento (CE) n. 561/2006 e all'articolo 15 del regolamento (CEE) n. 3821/85.

Nota di orientamento 6

Problema: Registrazione del tempo trascorso a bordo di un traghetto o di un treno quando il conducente ha accesso a una cuccetta o a un vagone letto.

Articolo 9 (1) del Regolamento (CE) n. 561/2006: 9 (1) del Regolamento (CE) n. 561/2006.

Approccio da seguire: In generale, durante il riposo, il conducente deve essere in grado, ai sensi dell'articolo 4, lettera f), di disporre liberamente del proprio tempo. Tuttavia, un conducente ha il diritto di fare la sua pausa o il

suo riposo, giornaliero o settimanale, quando viaggia in traghetto o in treno, a condizione che abbia accesso a una cuccetta o a un vagone letto. Ciò deriva dalla formulazione dell'articolo 9, paragrafo 2, che stabilisce che il tempo trascorso in viaggio "non viene conteggiato come riposo o interruzione *a meno che il conducente non si trovi su un traghetto o su un treno e abbia accesso a una cuccetta o a un vagone letto*".

Inoltre, in linea con l'articolo 9, paragrafo 1, un *periodo di riposo giornaliero regolare* di almeno 11 ore su un traghetto o un treno (se il conducente ha accesso a una cuccetta o a un vagone letto) può essere interrotto al massimo due volte da altre attività (come l'imbarco o lo sbarco dal traghetto o dal treno). Il tempo totale di queste due interruzioni non può superare 1 ora. Questo tempo non deve in ogni caso comportare una riduzione del regolare periodo di riposo giornaliero.

Nel caso di un riposo giornaliero regolare preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore e il secondo di almeno 9 ore (come stabilito all'articolo 4, lettera g)), il numero di interruzioni (massimo due) riguarda l'intero periodo di riposo giornaliero e non ciascuna parte di un riposo giornaliero regolare preso in due periodi.

La deroga di cui all'articolo 9, paragrafo 1, non si applica a un periodo di riposo settimanale, sia esso ridotto o regolare.

Nota informativa 7

Problema: Il significato di "ogni periodo di 24 ore".

Articolo 8 (2 e 5) del Regolamento (CE) n. 561/2006: 8 (2) e (5) del Regolamento (CE) n. 561/2006

Approccio da seguire: In linea con l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento, un nuovo periodo di riposo giornaliero deve essere preso entro ogni periodo di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo (riposo giornaliero o settimanale regolare o ridotto). Il successivo periodo di 24 ore inizia dalla fine del periodo di riposo giornaliero o settimanale qualificante preso. Il termine "riposo qualificante" deve essere inteso come un periodo di riposo in cui la durata minima legale è realizzata entro il periodo di 24 ore dalla fine del precedente riposo qualificante. Questo riposo qualificante può terminare oltre le 24 ore dalla fine del riposo precedente se la sua durata totale è superiore al minimo richiesto dalla legislazione.

Per determinare l'osservanza delle disposizioni sul riposo giornaliero, gli addetti all'applicazione della legge devono prendere in considerazione tutti i periodi di 24 ore successivi a un riposo giornaliero o settimanale qualificato.

Nei casi in cui gli addetti ai controlli si trovino di fronte a periodi di attività successivi a un periodo di riposo giornaliero o settimanale valido, durante i quali i conducenti non effettuano un periodo di riposo giornaliero valido, si raccomanda agli addetti ai controlli di:

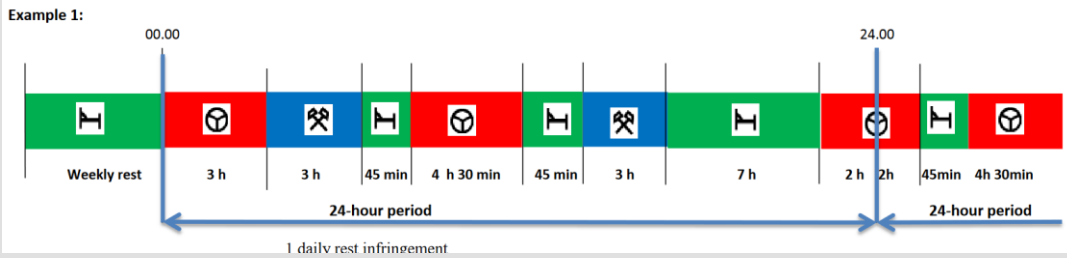
1. suddividere i suddetti periodi di attività in periodi consecutivi di 24 ore a partire dalla fine dell'ultimo riposo giornaliero o settimanale valido,
e
2. applicare le regole sui periodi di riposo giornaliero a ciascuno di questi periodi di riferimento di 24 ore.

Se il termine di tale periodo di 24 ore cade nel periodo di riposo in corso, che non è un riposo qualificante in quanto la sua durata minima prevista dalla legge non è stata completata entro il periodo di 24 ore, ma che continua nel successivo periodo di 24 ore e raggiunge la durata minima richiesta, in un momento successivo, il calcolo del successivo periodo di 24 ore inizia quando il conducente termina il suo periodo di riposo della durata totale di almeno 9/11 ore e riprende il suo periodo di lavoro giornaliero.

Se viene individuato un periodo di riposo giornaliero o settimanale qualificante, la valutazione del successivo periodo di 24 ore inizierà alla fine di questo periodo di riposo giornaliero o settimanale qualificante (dalla fine del periodo di riposo pertinente se il riposo preso è in realtà più lungo del periodo di tempo minimo richiesto).

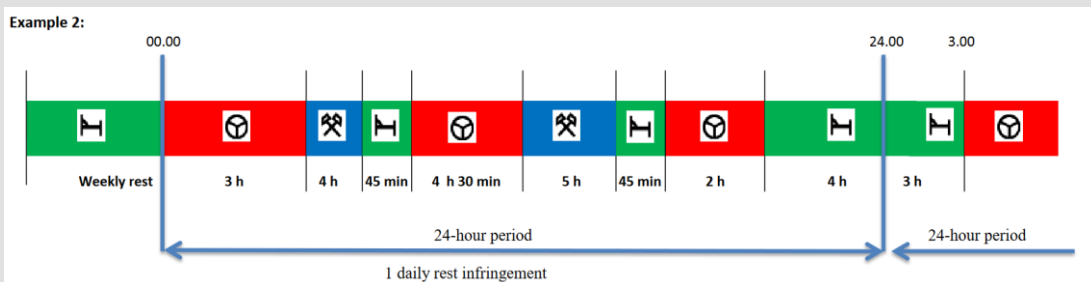
Questo metodo di calcolo dovrebbe consentire agli addetti ai lavori di individuare e sanzionare tutte le violazioni di una disposizione di riposo giornaliero commesse in un periodo di 24 ore.

Il metodo di calcolo analogico deve essere applicato ai conducenti che effettuano il multipanning e il periodo di riferimento di 24 ore deve essere sostituito da un periodo di 30 ore, come stabilito dall'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento.



Secondo il GN7: nei casi in cui gli addetti all'applicazione della legge si trovino di fronte a periodi di attività successivi a un periodo di riposo giornaliero o settimanale valido, durante i quali i conducenti non effettuano un periodo di riposo giornaliero valido, si raccomanda agli addetti all'applicazione della legge:

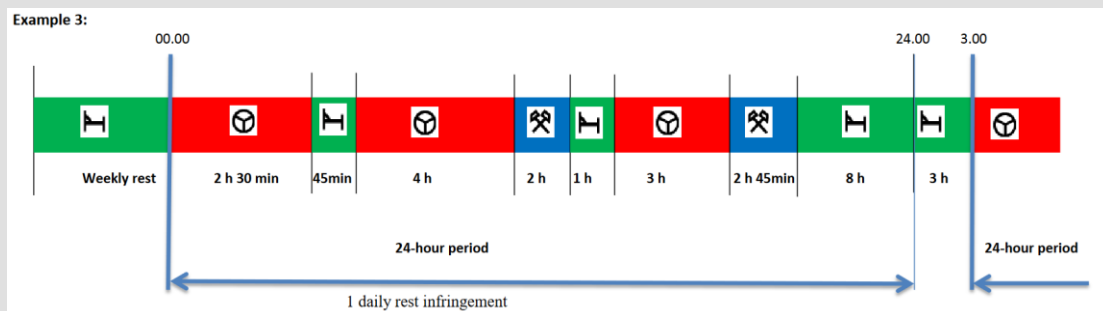
1. suddividere i suddetti periodi di attività in periodi consecutivi di 24 ore a partire dalla fine dell'ultimo riposo giornaliero o settimanale valido
- e
2. applicare le regole sui periodi di riposo giornaliero a ciascuno di questi periodi di riferimento di 24 ore. Il nuovo periodo di 24 ore inizia alle ore 24:00.



Secondo il GN7: nei casi in cui gli addetti all'applicazione della legge si trovino di fronte a periodi di attività successivi a un periodo di riposo giornaliero o settimanale valido, durante i quali i conducenti non effettuano un periodo di riposo giornaliero valido, si raccomanda agli addetti all'applicazione della legge:

1. suddividere i suddetti periodi di attività in periodi consecutivi di 24 ore a partire dalla fine dell'ultimo riposo giornaliero o settimanale valido
- e
2. applicare le regole sui periodi di riposo giornaliero a ciascuno di questi periodi di riferimento di 24 ore.

La fine del periodo di 24 ore rientra nel periodo di riposo in corso, che non è un riposo qualificante in quanto la sua durata minima legale non è stata completata nel periodo di 24 ore. Inoltre, non si tratta di un riposo giornaliero della durata richiesta. Per questo motivo, il nuovo periodo di 24 ore inizia alle 24:00.



Secondo il GN7: se la fine del periodo di 24 ore cade nel periodo di riposo in corso, che non è un riposo qualificante in quanto la sua durata minima prevista dalla legge non è stata completata entro il periodo di 24 ore, ma che continua nel successivo periodo di 24 ore e raggiunge la durata minima richiesta, in un momento successivo, il calcolo del successivo periodo di 24 ore inizia quando il conducente termina il suo periodo di riposo della durata totale di almeno 9/11 ore o più e riprende il suo periodo di lavoro giornaliero. A tal fine, il nuovo periodo di 24 ore inizia alle 3:00.

Allegato 2 - Note di chiarimento della Commissione europea

Numero della nota di chiarimento	Numero di articolo
1	Articoli 1, 2 e 11 del regolamento (CE) n. 561/2006.
2	Articolo 1, 2, 4, lettera a), 4, lettera c), del regolamento (CE) n. 561/2006.
3	Articolo 13, lettera f), del regolamento (CEE) n. 3820/85 e articolo 13, lettera d), secondo trattino, del regolamento (CE) n. 561/2006.
4	Articolo 26
5	Articolo 3, lettera h), e articolo 13, lettera i), del regolamento (CE) n. 561/2006.
6	Articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.
7	Articolo 34, paragrafi 1 e 3, del regolamento (UE) n. 165/2014, articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, articolo 6, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 561/2006 e articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

Chiarimento della Commissione 1

Argomento: Regolamenti nazionali ispirati alle norme comunitarie.

Articolo: campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, articoli 1, 2 e 11 del regolamento.

Questione sollevata: La legge tedesca prevede che le norme comunitarie sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo introdotte dal regolamento (CE) n. 561/2006 si applichino anche ai "veicoli commerciali" più piccoli di quelli specificati nell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento, ossia ai veicoli di peso superiore a 2,8 tonnellate.

Chiarimento: Il fatto che alcuni tipi di trasporto non rientrino nell'ambito di applicazione del regolamento non significa che siano esenti da qualsiasi legislazione. Al contrario, questa disposizione implica che gli Stati membri sono liberi di legiferare in questo settore. Se gli Stati membri procedono in tal senso, nulla impedisce loro di adottare norme nazionali ispirate alla legislazione comunitaria o identiche ad essa.

Commento: Chiarimenti forniti dai servizi della Commissione europea alle autorità lussemburghesi (lettera del febbraio 1993).

Chiarimenti della Commissione 2

Argomento: Veicoli guidati a scopo di riparazione, lavaggio o manutenzione.

Articolo: 1, 2, 4(a), 4(c).

Problema sollevato: Veicoli guidati per scopi di riparazione, lavaggio o manutenzione.

Chiarimenti: Ai sensi dell'articolo 4, lettera a), del regolamento, per trasporto su strada si intende qualsiasi percorso effettuato interamente o in parte su strade aperte al pubblico da un veicolo, carico o meno, adibito al trasporto di passeggeri o merci. Pertanto, quando un conducente guida un veicolo per recarsi in un'officina, in un impianto di lavaggio, in una stazione di rifornimento, in varie località per consegnare o prendere in consegna veicoli da clienti, ecc. utilizzando interamente o in parte strade aperte al pubblico, questo tipo di viaggio rientra nella definizione di trasporto su strada ai sensi del Regolamento (CE) n. 561/2006. Ciò vale per qualsiasi conducente, indipendentemente dal fatto che il suo impiego sia a tempo determinato o indeterminato.

L'articolo 1 del regolamento, tuttavia, stabilisce che le norme sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo si applicano ai conducenti che effettuano il trasporto di merci e passeggeri su strada. A seconda delle circostanze particolari, le mansioni dei dipendenti di alcune aziende possono, per la natura delle loro funzioni, non includere l'attività di trasporto di merci o passeggeri su strada. In questi casi, questi dipendenti non sarebbero di fatto

impegnati nel trasporto di merci come definito dal regolamento e non rientrerebbero quindi nel campo di applicazione delle sue disposizioni.

In ogni caso, nulla impedisce agli Stati membri di applicare le norme stabilite dal regolamento anche ad altre operazioni di trasporto o a veicoli o conducenti non esplicitamente contemplati dal regolamento.

Commento: Chiarimenti forniti dai servizi della Commissione europea a un membro delle autorità lussemburghesi (lettera del febbraio 1993).

Chiarimenti della Commissione 3

Argomento: Veicoli utilizzati come negozi di quartiere nei mercati locali.

Articolo: 13 (f) del Regolamento (CEE) n. 3820/85 e 13 (d), secondo trattino del Regolamento (CE) n. 561/2006.

Problema sollevato: I veicoli utilizzati come negozi di quartiere nei mercati locali o per la vendita porta a porta potrebbero essere esentati dalle norme sull'orario di guida ai sensi dell'articolo 13, lettera f), del regolamento (CEE) n. 3820/85. Questa possibilità non esiste più ai sensi del regolamento 561/2006. Questa possibilità non esiste più ai sensi del Regolamento 561/2006. I conducenti di tali veicoli non percorrono lunghe distanze e orari prolungati e la loro principale attività professionale non è il trasporto di merci, ma la loro vendita.

Chiarimento: Il regolamento (CE) n. 561/2006 all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), secondo trattino, prevede l'esenzione per i veicoli con massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate utilizzati per il trasporto di materiale, attrezzature o macchinari ad uso del conducente nell'ambito del suo lavoro. Questi veicoli devono essere utilizzati solo entro un raggio di 50 km dalla sede dell'impresa e a condizione che la guida di veicoli non costituisca l'attività principale del conducente.

La sentenza della Corte, causa C-128/04, verifica che i termini "materiale o attrezzatura" non comprendono solo gli utensili e gli strumenti, ma anche i beni necessari per l'esecuzione del lavoro che rientra nell'attività principale del conducente del veicolo in questione.

In questo contesto, ciò significa che i veicoli utilizzati come negozi di quartiere nei mercati locali potrebbero essere esentati ai sensi di questo articolo, a condizione che la distanza percorsa non superi i 50 km di raggio dalla base e che la guida non costituisca l'attività principale del conducente.

Va tuttavia ricordato che questa eccezione non è automatica, ma è soggetta alla decisione del singolo Stato membro di concederla o meno sul proprio territorio.

Commento: Chiarimenti forniti dai servizi della Commissione europea al deputato Patrick Doering (lettera del 12 novembre 2007).

Chiarimenti della Commissione 4

Argomento: Applicazione dell'articolo 26 del regolamento.

Articolo: 26.

Problema sollevato: Ai sensi dell'articolo 26, "l'apparecchio di controllo è installato e utilizzato nei veicoli immatricolati in uno Stato membro e adibiti al trasporto di merci o passeggeri su strada, ad eccezione dei veicoli di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 561/2006. [...]"

Il risultato di questa modifica è l'obbligo di installare l'apparecchio di controllo anche sui veicoli con un peso massimo consentito di 3,5 tonnellate o inferiore.

Chiarimento: Ai sensi dell'articolo 3 del regolamento 3821/85, solo l'elenco di particolari categorie di veicoli di cui all'articolo 3 del regolamento 561/2006 è specificamente esentato dall'obbligo di installare l'apparecchio di controllo.

Detto questo, è chiaro che lo scopo del regolamento 3821/85 è quello di garantire l'effettiva applicazione delle norme sui tempi di guida, di riposo, ecc. contenute nel regolamento 561/2006 e che il campo di applicazione di tali norme.

Tuttavia, in assenza di un riferimento esplicito nel regolamento 3821/85 al nuovo articolo 2 del regolamento 561/2006, tale risultato deve essere dedotto da una lettura combinata degli articoli 2, 4 e 26 del regolamento (CE) n. 561/2006.

Pertanto, ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006, le definizioni di cui all'articolo 4 si applicano "ai fini" del regolamento (CEE) n. 3821/85. L'articolo 4 contiene una definizione di "trasporto su strada", ma questa deve essere letta alla luce della restrizione del campo di applicazione di questo termine nell'articolo 3 del regolamento 3821/85, con il risultato che i veicoli esentati dall'articolo 2 del regolamento 561/2006 saranno parimenti esentati da qualsiasi obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo.

Commento: Chiarimenti forniti dai servizi della Commissione europea alle autorità tedesche (lettera del 28 giugno 2006).

Chiarimenti della Commissione 5

Argomento: Registrazione di un'attività mista di guida "in" e "out".

Articolo: 3(h), 13(i).

Problema sollevato: Registrazione di un'attività mista di guida "in" e "out".

Chiarimenti: Ai sensi dell'articolo 3, lettera a), il regolamento non si applica ai trasporti su strada effettuati da "veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare il cui percorso non supera i 50 km". Ciò significa che il regolamento si applica ai conducenti che svolgono questo tipo di servizio escluso solo nella misura in cui svolgono anche attività che rientrano nel suo campo di applicazione, e solo in relazione a tali attività "incluse". Inoltre, l'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento impone al conducente di registrare come "altro lavoro" il tempo trascorso alla guida di un veicolo utilizzato per operazioni commerciali che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento. In altre parole, le attività di guida che non rientrano nella definizione di "tempo di guida" ai fini del regolamento non possono essere considerate come "riposo" ai sensi dell'articolo 4, lettera f), con la conseguenza che devono essere prese in considerazione nell'applicazione complessiva del regolamento. Pertanto, se un conducente di autobus è impegnato in un mix di servizi regolari, deve utilizzare le registrazioni del tachigrafo indipendentemente da quale attività di guida, cioè fuori dal campo di applicazione o nel campo di applicazione del regolamento, sia predominante. Per i viaggi superiori a 50 km, il conducente deve registrare il "tempo di guida", mentre per i viaggi più brevi deve registrare la "guida al di fuori dell'ambito di applicazione" sotto il segno "altro lavoro".

Commento: Chiarimenti forniti dai servizi della Commissione europea all'organizzazione italiana ANAV (lettera del 23 luglio 2007).

Chiarimenti della Commissione 6

Argomento: Deroche temporanee in circostanze eccezionali e urgenti

Articolo: 14 (2)

Chiarimenti: Ai sensi dell'articolo 14 (2), ogni Stato membro ha la possibilità di concedere, in casi urgenti, un'esenzione temporanea dall'applicazione delle disposizioni del Regolamento per un periodo massimo di 30 giorni. Questo fatto deve essere immediatamente notificato alla Commissione.

Questo articolo è stato concepito per consentire agli Stati membri di affrontare situazioni di circostanze eccezionali impreviste, inevitabili e non prevedibili, in cui diventa inaspettatamente impossibile applicare le disposizioni del regolamento nella loro interezza per un breve periodo di tempo.

Se le conseguenze di tali circostanze eccezionali persistono, rendendo impossibile il rispetto delle disposizioni del regolamento per un periodo superiore a 30 giorni, uno Stato membro può chiedere alla Commissione, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, un'autorizzazione per un'ulteriore proroga dell'esenzione temporanea dall'applicazione di alcune disposizioni del regolamento.

Chiarimenti della Commissione 7

Argomento: Registrazione e controllo delle attività e dei periodi di inattività dei conducenti quando sono lontani dal veicolo

Articolo: 34, paragrafi 1 e 3, del regolamento (UE) n. 165/2014, 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, 6, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 561/2006, 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

Chiarimenti: Al fine di garantire controlli più rapidi, efficaci e completi della conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo, la legislazione dell'UE richiede che un conducente e un'impresa di trasporto producano una serie completa di registrazioni delle attività del conducente per un periodo di tempo rilevante.

A questo proposito, l'articolo 34, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014 prevede che i conducenti utilizzino i fogli di registrazione o le carte del conducente ogni giorno in cui guidano, e l'articolo 34, paragrafo 3, stabilisce che quando, a causa dell'assenza dal veicolo, un conducente non è in grado di utilizzare il tachigrafo montato sul veicolo, i periodi di altro lavoro, la disponibilità e i periodi di interruzione e di riposo devono essere inseriti utilizzando input manuali. L'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, vieta agli Stati membri di imporre l'uso del modulo che attesta le attività del conducente mentre è lontano dal veicolo. Tuttavia, non vieta l'uso di tale modulo da parte dei conducenti per attestare le attività svolte quando sono lontani dal veicolo e quando è impossibile registrare retroattivamente tali attività con registrazioni manuali. La logica alla base di questa disposizione è quella di evitare oneri inutili per i conducenti e le imprese e di promuovere l'uso del tachigrafo come strumento principale per visualizzare, registrare, archiviare e stampare i dettagli sulle attività e sui periodi di inattività dei conducenti.

In conformità all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85 (che sarà sostituito dall'articolo 36 del regolamento (UE) n. 165/2014), un conducente deve essere in grado di produrre e presentare alle autorità competenti la serie completa di registrazioni del tachigrafo, comprese le registrazioni manuali, per il giorno in corso e per i 28 giorni precedenti.

Questo obbligo è ribadito dall'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 561/2006, che impone al conducente di registrare gli altri periodi di lavoro e di disponibilità per ogni singolo giorno successivo all'ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale, e non solo per i giorni in cui il conducente effettua operazioni che rientrano nel campo di applicazione del regolamento. Sarebbe contrario agli obiettivi e allo spirito del regolamento se si richiedesse di registrare solo i giorni in cui si svolgono le operazioni di guida che rientrano nel campo di applicazione. Infatti, anche altre attività lavorative al di fuori del settore dei trasporti o la guida al di fuori del campo di applicazione possono influire sulla stanchezza del conducente, mettendo in pericolo la sicurezza stradale e peggiorando le sue condizioni di salute e di lavoro.

L'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE prevede che in determinate situazioni in cui il conducente si è allontanato dal veicolo, entro un periodo di 28 giorni, debba essere utilizzato un modulo elettronico e stampabile stabilito dalla decisione della Commissione del 14 dicembre 2009 [C (2009) 9895]. Questo modulo di "attestazione di attività" serve a registrare le informazioni che non possono essere registrate in un tachigrafo tramite inserimenti manuali.

Attuazione pratica:

Tutte le disposizioni di cui sopra devono essere lette congiuntamente. Successivamente, si deve intendere che un conducente è obbligato a produrre e presentare la serie completa di registrazioni del tachigrafo per il giorno in corso e per i 28 giorni precedenti. Tali registrazioni devono riguardare tutti i periodi di attività (guida, disponibilità, guida al di fuori dell'ambito di applicazione, altri lavori, ecc.) e inattività (interruzioni, periodi di riposo, ferie annuali, assenze per malattia, ecc.). Quando, a causa dell'assenza dal veicolo, non è possibile utilizzare il tachigrafo ogni giorno per registrare le attività e i periodi di inattività del conducente, questi devono essere registrati retroattivamente utilizzando registrazioni manuali il giorno in cui il conducente attiva il tachigrafo dopo il periodo di assenza dal veicolo. Se, per motivi tecnici, tale registrazione retroattiva non è possibile (ad esempio, nel caso della generazione 1st di tachigrafi digitali) o appare eccessivamente onerosa (ad esempio, un conducente ha lavorato fuori dal campo di applicazione per un periodo più lungo prima dell'attività di guida nel campo di applicazione), un conducente può utilizzare il modulo di attestazione standard stabilito dalla decisione C(2009) 9895 della Commissione per coprire le lacune nelle registrazioni del tachigrafo. Si raccomanda alle autorità di controllo degli Stati membri di accettare tale modulo di attestazione standard in tali situazioni giustificate, ma allo stesso tempo gli Stati membri non devono imporre l'uso di questo modulo (o di qualsiasi altro modulo che attesti le attività del conducente quando è lontano dal veicolo) e non devono penalizzare i conducenti per la mancanza di tale modulo.

Allegato 3 - Sinossi del regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo	Descrizione	Infrazioni
1	Introduce il regolamento ed espone lo scopo e le finalità del documento	No
2	Specifica i veicoli che rientrano nel campo di applicazione del regolamento.	No
3	Specifica i tipi di veicoli esentati dal regolamento.	No
4	Fornisce le definizioni di alcuni termini utilizzati nel testo del regolamento. (Si noti che qui è stato introdotto il termine "Riposo frazionato").	No
5	Definisce l'età minima dei conducenti e degli accompagnatori dei conducenti.	Sì
6	Imposta i limiti di guida giornalieri, settimanali e bisettimanali. Richiede la registrazione della guida al di fuori del campo di applicazione e del POA in qualsiasi giorno in cui si è nel campo di applicazione.	Sì
7	Definisce l'obbligo di interruzione della guida, i limiti di guida e la composizione delle interruzioni qualificanti.	Sì
8	Obbligo di riposo giornaliero e settimanale per i conducenti e norme applicabili. Introduce periodi di riposo regolari e ridotti e regole di utilizzo. Obbligo di compensare il riposo settimanale ridotto. Include il divieto di effettuare il riposo settimanale regolare nel veicolo.	Sì
8a	Discute l'obbligo della commissione di informare gli automobilisti sui parcheggi sicuri e protetti, la definizione di standard per tali parcheggi e la loro certificazione.	No
9	Introduce le norme relative al frazionamento del riposo consentito per usufruire dei servizi di traghetto o treno. Richiede ai conducenti di registrare le attività legate al lavoro prima e dopo aver preso in consegna un veicolo da registrare. Richiede che la guida "fuori campo" sia registrata come "altro lavoro".	Sì
10	Definisce i regimi di pagamento inaccettabili. Richiede agli operatori del trasporto di rispettare il regolamento nell'organizzazione del lavoro dei conducenti. Stabilisce la responsabilità degli operatori per le violazioni del regolamento da parte dei conducenti, ovunque siano state commesse. Definisce i limiti di responsabilità dell'operatore. Richiede ai partner contrattuali di rispettare il regolamento nella stesura di orari e tempistiche. Definisce i requisiti dell'operatore in merito al regolare scarico e alla protezione dei dati del tachigrafo digitale.	Sì
11	Permette agli Stati membri di introdurre limiti più severi per i viaggi nazionali, tenendo conto di altri accordi. Applicabile solo ai viaggi nazionali.	No
12	Stabilisce il diritto del conducente di derogare ai requisiti del regolamento in caso di emergenza e definisce le condizioni connesse a tale diritto.	No
13	Consente agli Stati membri di concedere deroghe da un elenco definito per specifici tipi di traffico che circolano a livello nazionale ai requisiti degli articoli da 5 a 9 inclusi.	No
14	Permette agli Stati membri di non applicare il regolamento in circostanze eccezionali per un periodo limitato.	No
15	Stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di istituire controlli applicabili al traffico esentato dall'articolo 3, lettera a).	No
16	Riguarda i servizi regolari di trasporto passeggeri in cui non è installato il tachigrafo. Impone l'obbligo di produrre orari e turni. Scade il 31/12/2007 a causa dell'articolo 26.	Sì
17	Definisce i requisiti di rendicontazione e monitoraggio imposti agli Stati membri.	No
18	Richiede agli Stati membri di adottare misure legislative per dare forza al regolamento.	No
19	Riguarda le sanzioni imposte dagli Stati membri in caso di violazione del regolamento. Definisce le caratteristiche di queste sanzioni e il requisito che le infrazioni siano sanzionate una sola volta. Extraterritorialità.	No
20	Introduce l'obbligo per il conducente di conservare ed essere in grado di esibire la prova di una sanzione inflitta. Richiede ai conducenti di divulgare le informazioni pertinenti a più datori di lavoro per consentire loro di adempiere ai propri obblighi.	Sì
21	Introduce il fermo (divieto) per le infrazioni che hanno un impatto sulla sicurezza stradale. Richiede sanzioni amministrative per gli operatori che violano le norme negli Stati membri.	No
22	Obbliga gli Stati membri ad assistersi reciprocamente nel controllo della conformità e a scambiarsi informazioni sulle sanzioni imposte ai residenti negli Stati membri.	No
23	Impone alla Commissione l'obbligo di	No
24	Tecnicismi procedurali	No
25	Contiene il diritto degli Stati membri di chiedere alla Commissione di affrontare le differenze nell'applicazione e nell'attuazione del regolamento.	No
26	Modifica la 3821/85 (allinea le esenzioni, limita il periodo di validità dell'articolo 16)	No
27	Modifica la 2135/98	No
28	Abroga il regolamento 3820/85	No
29	Indica la data di entrata in vigore del regolamento	No

Allegato 4 - Modulo di attestazione delle attività dell'UE.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES¹
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR²)

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

- (1) Name of the undertaking: _____
(2) Street address, postal code, city, country: _____, _____, _____, _____
(3) Telephone number (including international prefix): _____
(4) Fax number (including international prefix): _____
(5) E-mail address: _____

I, the undersigned:

- (6) Name and first name _____
(7) Position in the undertaking: _____

declare that the driver:

- (8) Name and first name: _____
(9) Date of birth (day/month/year): ____/____/____
(10) Driving licence or identity card or passport number: _____
(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): ____/____/____

for the period:

- (14) was on sick leave: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(15) was on annual leave: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(16) was on leave or rest: from (____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(17) drove a vehicle exempted from the scope of Reg. 561/2006 or the AETR:
from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(18) performed other work than driving: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(19) was available: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
(20) Place: _____ Date: _____
Signature: _____

- (21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

- (22) Place: _____ Date: _____

Signature of the driver: _____

¹ This form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://ec.europa.eu>
² European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

Allegato 5 - Modulo di attestazione delle attività di AETR

Attestation of activities* /Formulaire d'attestation d'activités*

(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)/RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OUL'AETR**

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/ À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/ À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

False attestations constitute an infringement/ Les fausses attestations constituent une infraction

Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)

1. Name of the undertaking/Nom de l'entreprise
2. Street address, postal code, city/ Rue, code postal, ville

Country / Pays:

3. Telephone number (including international prefix)/Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)
4. Fax number (including international prefix)/Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)
5. Adresse courrier électronique/e-mail address:.....

I, the undersigned (Le soussigné):

6. Name and first name/ Nom et prénom
7. Position in the undertaking/Fonction dans l'entreprise

declare that the driver/ déclare que le conducteur:

8. Name and first name/ Nom et prénom
9. Date of birth (day/month/year)/Date de naissance: (jour/mois/année):
10. Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport

11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année).....
au cours de la période/for the period:

12. from (hour/day/month/year) du (heure/jour/mois/année):.....
13. to (hour/day/month/year) au (heure/jour/mois/année):.....
14. was on sick leave*** / était en congé de maladie
15. was on annual leave*** /était en congé annuel
16. was on leave or rest*** /était en congé ou repos
17. drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** /
conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18. performed other work than driving*** /effectuait autre travail que la conduite
19. was available*** / était disponible
20. Place /Lieu:..... Date/date:.....
Signature/signature

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée).


22. Place/Lieu:..... Date/date:.....
Signature of the driver /Signature du conducteur

* This form is available in electronic and printable versions at the following address /Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unecec.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport /Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

*** Choose only one box/ Ne cocher qu'une seule case.

Allegato 6 - Modulo di controllo su strada

	Name Contact address Telephone numbers e-mailaddress of Control Authority		<h2>Roadside Check Form</h2> Driving and rest time EU Regulations 561/2006 and 165/2014 AETR Agreement			11. Result of check <input type="checkbox"/> Further enquiries <input type="checkbox"/> Report/Fine <input type="checkbox"/> Warning <input type="checkbox"/> Prohibition of use <input type="checkbox"/> No infringement		
	Place of roadside check							
13. Area code of enforcement authority:		13. Enforcement officer identity:		1. Place of control – Location and road number:		2. Date:	3. Time:	
Road type <input type="checkbox"/> Motorway <input type="checkbox"/> National (trunk) road <input type="checkbox"/> Other road type								
Vehicle								
4. Vehicle registration number:		6. Vehicle type/group:	Gross vehicle weight: (GVW)	8. Nationality:	4. Trailer vehicle registration number:	6. Vehicle type/group:	Gross vehicle weight: (GVW)	8. Nationality:
Operator								
8. Operator, name:			Nationality:	Address:			Phone:	
Number of Community license:							Phone:	
Driver								
9. Name:		Date of birth:	Nationality:	Address:			Phone:	
Driver card number:							Phone:	
Employer – if different from section 9:			Nationality:	Address and phone number:			Phone:	
Transport type								
<input type="checkbox"/> National carriage <input type="checkbox"/> International carriage		<input type="checkbox"/> Carriage of goods <input type="checkbox"/> Carriage of passengers		<input type="checkbox"/> SMART tachograph (Gen.2) <input type="checkbox"/> Digital tachograph (Gen.1) <input type="checkbox"/> Analogue tachograph		<input type="checkbox"/> EU journey <input type="checkbox"/> TCA <input type="checkbox"/> AETR <input type="checkbox"/> National / other		
Period for which data have been analysed								
From: (date)		Time:	To: (date)		Time:	Number of days checked:	7. Odometer reading:	
Offences – For offence codes see reverse of form								
EU/AETR Code	ERRU:	Time(s) and date(s):		EU/AETR code	ERRU:	Time(s) and date(s):		
Use of vehicle prohibited until:			Time:	Date:	OR	<input type="checkbox"/> No prohibition of use applied		
12. Comments:								
May be continued on page 2								
Data downloaded or charts taken from driver and/or vehicle								
Receipt given for:	<input type="checkbox"/> Number of tachograph cards	<input type="checkbox"/> Number of printouts	<input type="checkbox"/> Digital data from vehicle unit	<input type="checkbox"/> Digital data from driver card	<input type="checkbox"/> Other (specify above)			
13. Controllers signature:			Drivers signature:					

* Numbered boxes follow protocol set out in Directive 2014/47/EU

Areas shaded in green are obligatory fields.

Offence Codes *(Regulation (EC) No 561/2006 = 561, Regulation (EC) No 165/2014 = 165
AETR : Annex =ANX, AETR Appendix 1 = APP1, AETR Appendix 1B = APP1B)*

EU	AETR	National	Drivers Hours	EU	AETR	National	Records
561-5	AETR-5		Age of crew / conductor / driver	561-6-5-a	AETR-6-5-a		Fail to make manual record (analogue tachograph)
561-6-1-1	AETR-6-1-1		Excess daily driving time – 9 hours	561-6-5-d	AETR-6-5-d		Fail to make manual entry (digital tachograph)
561-6-1-2	AETR-6-1-2		Excess daily driving time – 10 hours	561-9-2	AETR-8b-2		Travelling time recorded as rest or break
561-6-2	AETR-6-2		Excess driving time in 1 week - 56 hours	561-9-3	AETR-8b-3		Fail to record out of scope driving as 'Other Work'
561-6-3	AETR-6-3		Excess driving time in 2 weeks - 90 hours	561-12-a	AETR-9-1-a		Failure to indicate reason manually on record sheet (emergency)
561-7	AETR-7		Break(s)				
561-8-2	AETR-8-2		Daily rest period – single crewed	561-12-d	AETR-9-1-d		Failure to indicate reason manually on printout (emergency)
561-8-4	AETR-8-5		More than 3 reduced daily rest periods				
561-8-5	AETR-8-3		Daily rest period – multi manning	561-20	-		Failed to produce infringement notice
561-8-6-1	AETR-8-6a-1		Fail to take prescribed weekly rest period	561-27	AETR-13-1		Wrong type of tachograph (analogue/digital)
561-8-6-2	AETR-8-6a-2		More than six 24-hour periods from last weekly rest	165-32-3	ANX-12-8-1		Destroyed or suppressed stored/recorded data
561-8-6a	AETR-8-6b		More than twelve 24-hours periods from last weekly rest	165-33-1-1	ANX-11-1		Not issued a sufficient number of record sheets to driver
561-8-6a-1	AETR-8-6b-1		Insufficient weekly rest	165-33-1-3	ANX-11-1-2		Not issued a sufficient number of printing paper to driver
561-8-6b	-		Compensation for two consecutive reduced weekly rest periods not taken en-bloc with the following weekly rest period	165-33-2	ANX-11-2		Failed to preserve sheets/printouts in good order
				165-34-1-1	ANX-12-2-1		Tachograph sheet not used
				165-34-1-3	ANX-12-2-4		Unauthorised withdrawal of card/sheet
561-8-8	AETR-8-8		Ban on the regular weekly rest taken in cabin	165-34-1-4	ANX-12-2-3		Tachograph sheet used for longer than 24 hours
561-8a	-		Transport undertaking unable to prove the work organization enabling a driver to return 'home' at least every 4 weeks	165-34-2-1	ANX-12-1-1		Dirty or damaged sheets used
				165-34-3	ANX-12-2b		Fail to make manual record when the driver(s) is/are away from the vehicle
561-9-1	AETR-8bis-1		No normal daily/shortened weekly rest taken when interrupting daily rest on ferry/train	165-34-4-a	ANX-12-2c		Record sheet not on correct place (multi manning)
				165-34-5a	ANX-12-3-1		Time recorded on the sheet(s) not agree(s) with the official time in the country of registration of the vehicle
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Other - specify	165-34-5-2	ANX-12-3-2		Fail to correctly operate mode switch
				165-34-5-3	-		Failed to put in train/ferry when daily- and weekly rest is interrupted by 561/2006, article 9.1
				165-34-6	ANX-12-5		Incorrect center field entries on sheet
				165-34-6e	ANX-12-5e		Time of any change of vehicle is not noted
				165-34-6-b	-		No country symbols written down on sheet whose borders are crossed during the daily working period (analogue)
165-1-1-1	AETR-10-1		Tachograph does not meet the requirements	165-34-7-1	-		No country symbols noted where a driver started and/or finished the daily working period
165-1-1-2	ANX-1-1b-1		Tachograph settings/parameters are not correct	165-34-7-2	-		No country symbols noted whose borders are crossed during the daily working period (digital)
165-3-1-d-1	AETR-10-d		Type approved tachograph not installed/activated	165-35-2	ANX-13-2		Failed to make and sign required printouts
165-3-1-d-2	ANX-10		Tachograph incorrectly calibrated	165-36-1	ANX-12-7-1		Failed to produce correct number of tachograph sheets or printouts
165-22-1-d	ANX-9-1-d		Tachograph incorrectly repaired				
165-22-4-d	ANX-9-4-d		Installation plaque missing				
165-22-5-d	ANX-9-2-d		Seals missing				
165-23-1-d	APP1B-2		Two yearly check not carried out				
165-32-3-d	ANX-12-8-d		Unauthorised wire/switch/device present on vehicle				
165-33-1-3	ANX-11-1-d		No/Insufficient paper to carry out printout on request				
165-37-1-d	ANX-13-1-d		Tachograph defective for longer than permitted				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Other - specify				Other – specify
EU	AETR	National	Analogue Tachograph	EU	AETR	National	Driver cards
165-1-1-1	AETR-10-1		Tachograph does not meet the requirements	165-27-2	ANX-11-4-1		Driver holding more than one driver card
165-1-1-2	ANX-1-1b-1		Tachograph settings/parameters are not correct	165-27-2	ANX-11-4-2		Use card for which driver is not authorized
165-3-1-a-1	AETR-10-a		Type approved tachograph not installed	165-28-1	ANX-12-1-3		Failed to apply for replacement driver card within 7 days
165-3-1-a-2	APP1-VI-2		Tachograph incorrectly installed	165-29-2-1	ANX-13-3-1		Failed to report loss or theft of driver card
165-3-1-a-3	APP1-III-F		Tachograph incorrectly calibrated	165-29-2-2	ANX-13-3-2		Failed to return damaged/mafunctioning driver card
165-22-1-a	ANX-9-1-a		Tachograph incorrectly repaired	165-32-1	ANX-10		Driver fail to ensure correct functioning/use driver card
165-22-4-a	ANX-9-4-a		Installation plaque missing	165-32-3-d-2	ANX-12-8-2		Used forged driver card
165-22-5-a	ANX-9-2		Seals missing	165-34-1-2	ANX-12-2-2		Driving without correctly inserting a driver card
165-23-1-a	APP1-VI-3a		Two yearly check not carried out	165-34-2-2	ANX-12-1-2		Used dirty or damaged driver card
165-32-3-a	ANX-12-8-a		Unauthorised wire/switch/device present on vehicle	165-34-4-d	ANX-12-2-5		Second driver – Fail to correctly insert a driver card
165-33-1-2	ANX-11-1-a		Incompatible tachograph sheet used	165-34-7	ANX-12-5b		No country symbols where work starts and ends
165-34-5-1	ANX-12-3		Incorrect time set in tachograph	165-36-2	ANX-12-7-2		Failed to produce driver card
165-37-1-a	ANX-13-1-a		Tachograph defective for longer than permitted				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Other - specify	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Other - specify
National	National legislation – Exemptions and derogations			National	National legislation – Exemptions and derogations.		

Comments continued from page 1:

Important explanatory note to driver

Violations of the driving and rest time regulations can endanger traffic safety, reduce employee protection and distort competition. This form has been provided to you in accordance with Article 20 (1) of EU Regulation no. 561/2006. This form will assist you in any future enforcement checks in which you may be involved. Article 20 (2) of EU Regulation no. 561/06 requires you to produce this form to an enforcement officer, upon demand. You must also provide a copy of this form to the operator responsible for the transport

Fonti

Gruppo di lavoro CORTE/VOSA (DVSA)

Gruppo di lavoro sui tempi di guida e di riposo ECR

MIDT (EU-MIDT/ENC/003 - 2005 rev. 6)

MOU (spiegazione concordata del regolamento (CE) n. 561/2006)

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Regolamento (UE) n. 165/2014

Regolamento (CE) n. 561/2006