

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► B

REGOLAMENTO (CEE) N. 3820/85 DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1985

relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

(GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1)

Modificato da:

Gazzetta ufficiale

	n.	pag.	data
► <u>M1</u> Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003	L 226	4	10.9.2003



REGOLAMENTO (CEE) N. 3820/85 DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1985

**relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale
nel settore dei trasporti su strada**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la decisione del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili ⁽¹⁾, in particolare la sezione III,

vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽³⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che nel settore dei trasporti su strada le disposizioni comunitarie in materia sociale sono state stabilite dal regolamento (CEE) n. 543/69 ⁽⁵⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2829/77 ⁽⁶⁾; che queste disposizioni mirano all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza tra i trasporti terrestri, in particolare per quanto riguarda il settore dei trasporti su strada, nonché al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale; che i progressi compiuti in questi campi devono essere salvaguardati e approfonditi; che è tuttavia necessaria una maggiore flessibilità delle disposizioni attuali, pur senza pregiudicare gli obiettivi;

considerando che, tenendo conto delle considerazioni esposte qui di seguito, conviene, per ragioni di chiarezza, riunire in un testo unico tutte le disposizioni applicabili in materia ed abrogare pertanto il regolamento (CEE) n. 543/69; che conviene tuttavia mantenere in vigore per un certo periodo gli esoneri di cui all'articolo 4 per taluni veicoli e le disposizioni dell'articolo 15 per taluni trasporti di viaggiatori;

considerando che le disposizioni del presente regolamento relative alle condizioni di lavoro non possono pregiudicare la competenza delle parti sociali a stipulare disposizioni più favorevoli ai lavoratori, segnatamente nel quadro di contratti collettivi di lavoro; che, per favorire il progresso sociale o migliorare la sicurezza stradale, ciascuno stato membro deve mantenere la facoltà di applicare talune misure appropriate;

considerando che, tenuto conto della diminuzione degli effettivi di agenti di scorta e di bigliettai, non è più necessario regolamentare i periodi di riposo dei membri dell'equipaggio diversi dal conducente;

considerando che la sostituzione della settimana mobile con quella fissa è atta a facilitare l'organizzazione dei lavori dei conducenti e migliorare il controllo;

considerando che occorre fissare un regime applicabile ai trasporti internazionali provenienti da o a destinazione di un paese terzo o tra due paesi terzi con transito sul territorio di uno stato membro; che conviene applicare a questi trasporti le disposizioni dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) del 1° luglio 1970; che nel caso dei veicoli immatricolati in uno stato che non sia parte contraente dell'AETS tali disposizioni si applicano soltanto alla parte del tragitto effettuata all'interno della Comunità;

⁽¹⁾ GU n. 88 del 24.5.1965, pag. 1500/65.

⁽²⁾ GU n. C 100 del 12.4.1984, pag. 3, e GU n. C 223 del 3.9.1985, pag. 5.

⁽³⁾ GU n. C 122 del 20. 5.1985, pag. 168.

⁽⁴⁾ GU n. C 104 del 25.4.1985, pag. 4, e GU n. C 303 del 25.11.1985, pag. 29.

⁽⁵⁾ GU n. L 77 del 29.3.1969, pag. 49.

⁽⁶⁾ GU n. L 334 del 24.12.1977, pag. 1.

▼B

considerando che, poiché la materia dell'AETS rientra nel campo d'applicazione del presente regolamento, la competenza per negoziare e concludere l'accordo in questione spetta alla Comunità; che le particolari circostanze dei negoziati relativi all'AETS giustificano tuttavia, a titolo eccezionale, una procedura secondo cui gli stati membri della Comunità depositano separatamente gli strumenti di ratifica o di adesione nel quadro di un'azione concertata, pur agendo nell'interesse e per conto della Comunità;

considerando che, per garantire nel traffico intracomunitario la preminenza del diritto comunitario, gli stati membri devono far valere, al momento del deposito dei loro strumenti di ratifica o di adesione, una riserva in base alla quale i trasporti internazionali tra gli stati membri non vanno considerati trasporti internazionali ai sensi dell'accordo;

considerando che le possibilità previste dall'accordo stesso per le parti contraenti di concludere convenzioni bilaterali recanti deroga all'accordo stesso per quanto riguarda il traffico di frontiera ed il traffico di transito, rientra in linea di massima nella competenza della Comunità;

considerando che, se una modifica del regime interno della Comunità nel settore considerato richiede una corrispondente modifica dell'accordo, gli stati membri procedono di comune accordo affinché tale modifica sia apportata nell'ambito dell'accordo e secondo la procedura ivi prevista;

considerando che taluni trasporti possono essere esclusi dal campo d'applicazione del presente regolamento;

considerando che è auspicabile completare e chiarire talune definizioni ed aggiornare talune disposizioni, in particolare per quanto riguarda l'esenzione prevista per alcune categorie di veicoli;

considerando che è opportuno prevedere disposizioni riguardo all'età minima dei conducenti addetti ai trasporti di merci o ai trasporti di viaggiatori, tenendo anche conto di talune esigenze di formazione professionale, nonché riguardo all'età minima degli assistenti alla guida e dei bigliettai; che, a fini di formazione professionale, gli stati membri devono avere la facoltà di ridurre a 16 anni compiuti l'età minima degli assistenti di guida;

considerando che occorre limitare la durata della guida continua e giornaliera, senza tuttavia che tale regolamentazione possa pregiudicare le regolamentazioni nazionali che obbligano il conducente a guidare il veicolo soltanto finché sia in grado di farlo in piena sicurezza;

considerando che un prolungamento del periodo giornaliero di guida e una simultanea riduzione del periodo di guida nell'arco di due settimane sono atti a facilitare la gestione delle imprese di trasporto contribuendo al tempo stesso al progresso sociale;

considerando che le disposizioni relative alle interruzioni di guida dovrebbero essere adattate a causa del prolungamento del periodo di guida giornaliero;

considerando che è opportuno fissare le durate minime e le altre condizioni alle quali è soggetto il riposo giornaliero e settimanale dei conducenti;

considerando che lo svolgimento dei viaggi verrebbe agevolato se il conducente avesse la possibilità di frazionare il proprio periodo di riposo giornaliero, segnatamente per non essere costretto a consumare i pasti e prendere alloggio nello stesso luogo;

considerando che è benefico per il progresso sociale e per la sicurezza stradale aumentare la durata del riposo settimanale, prevedendo al tempo stesso la possibilità di riduzioni dei periodi di riposo, purché il conducente possa recuperare, in un luogo di sua scelta ed entro un termine stabilito, le ore di riposo di cui non ha beneficiato;

▼B

considerando che numerosi trasporti su strada all'interno della Comunità utilizzano una nave traghetto o un convoglio ferroviario per una parte del percorso; che occorre pertanto che la regolamentazione preveda, per quanto riguarda i riposi giornalieri, disposizioni appropriate a detti trasporti;

considerando che per motivi di sicurezza della circolazione stradale deve essere fatto divieto di concedere premi in base alla distanza percorsa e/o al tonnellaggio trasportato, che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza della circolazione stradale;

considerando che è desiderabile prevedere la possibilità di derogare al presente regolamento per taluni trasporti nazionali aventi caratteristiche particolari; che occorre che in caso di deroghe gli stati membri si assicurino che non viene compromesso il livello di protezione sociale e di sicurezza della circolazione stradale;

considerando che la particolare natura del settore del trasporto di viaggiatori giustifica una nuova definizione della categoria di veicoli che gli stati membri possono dispensare dall'osservanza del presente regolamento nel settore dei trasporti nazionali;

considerando che gli stati membri dovrebbero essere abilitati, con l'autorizzazione della Commissione, ad accordare deroghe al presente regolamento in circostanze eccezionali; che in caso d'urgenza tali deroghe si dovrebbero poter accordare per un periodo limitato senza preventiva autorizzazione della Commissione;

considerando che per i conducenti dei veicoli adibiti a servizi regolari di viaggiatori una copia dell'orario e un estratto del registro dell'impresa possono sostituire l'apparecchio di controllo; che per l'applicazione del presente regolamento e per la prevenzione degli abusi sarebbe utile far rilasciare ai conducenti che lo chiedano estratti dei loro registri di servizio;

considerando che nell'interesse di un efficace controllo dovrebbe essere soppressa la deroga all'obbligo di installare ed utilizzare l'apparecchio di controllo nei servizi regolari internazionali di viaggiatori, tranne certi servizi frontalieri;

considerando che occorre sottolineare l'importanza e la necessità di osservare il presente regolamento da parte dei datori di lavoro e dei conducenti;

considerando che conviene che la Commissione segua l'evoluzione della situazione negli stati membri e presenti ogni due anni al Consiglio ed al Parlamento europeo una relazione sull'applicazione del presente regolamento;

considerando che, per l'applicazione e il controllo del presente regolamento, è utile che gli stati membri si accordino assistenza reciproca,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE I

Definizione*Articolo 1*

Ai sensi del presente regolamento si intendono per:

- 1) «trasporti su strada»: qualsiasi spostamento su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, d'un veicolo adibito al trasporto di viaggiatori o di merci;
- 2) «veicoli»: gli autoveicoli, i trattori, i rimorchi e i semi rimorchi, ove con tali termini si intende:

▼B

- a) «autoveicolo»: qualsiasi veicolo munito d'un dispositivo meccanico di propulsione che circola su strada con mezzi propri, senza guida di rotaie, e che è normalmente adibito al trasporto di viaggiatori o di merci;
 - b) «trattore»: qualsiasi veicolo munito d'un dispositivo meccanico di propulsione che circola su strada con mezzi propri, senza guida di rotaie, concepito in particolare per tirare, spingere o azionare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine;
 - c) «rimorchio»: qualsiasi mezzo di trasporto destinato ad essere aganciato ad un autoveicolo o ad un trattore;
 - d) «semirimorchio»: un rimorchio privo di assale anteriore, collegato in maniera che una parte considerevole del peso di detto rimorchio e del suo carico sia sostenuta dal trattore o dall'autoveicolo;
- 3) «conducente»: chiunque sia addetto alla guida d'un veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo del veicolo per poterlo all'occorrenza guidare;
 - 4) «settimana»: il periodo tra le ore 0.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica;
 - 5) «riposo»: ogni periodo ininterrotto di almeno un'ora durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;
 - 6) «peso massimo autorizzato»: il peso massimo ammissibile del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;
 - 7) «servizi regolari di viaggiatori»: i trasporti nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all'articolo 1 del regolamento n. 117/66/CEE del Consiglio, del 28 luglio 1966, relativo all'emanazione di norme comuni per i trasporti internazionali su strada di persone, effettuati con autobus ⁽¹⁾.

SEZIONE II

Campo d'applicazione*Articolo 2*

1. Il presente regolamento si applica ai trasporti su strada di cui all'articolo 1, punto 1, effettuati all'interno della Comunità.

2. L'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) si applica, in sostituzione delle presenti norme, alle operazioni internazionali di trasporto su strada:

- in provenienza da o a destinazione di paesi terzi che sono parti contraenti dell'accordo o in transito attraverso tali paesi, per l'intero tragitto, mediante veicoli immatricolati in uno stato membro o in uno di tali paesi terzi;
- in provenienza da o a destinazione di paesi terzi che non sono parti contraenti dell'accordo, mediante veicoli immatricolati in uno di tali paesi terzi, per ogni tragitto effettuato all'interno della Comunità.

Articolo 3

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

Articolo 4

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

⁽¹⁾ GU n. 147 del 9.8.1966, pag. 2688/66.

▼B

- 1) veicoli adibiti al trasporto di merci ed il cui peso massimo autorizzato, compreso il peso dei rimorchi o dei semirimorchi, non supera le 3,5 tonnellate;
- 2) veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare nove persone al massimo, conducente compreso, e sono destinati a tal fine;
- 3) veicoli adibiti ai trasporti di viaggiatori in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;
- 4) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 30 chilometri orari;
- 5) veicoli adibiti al servizio, o posti sotto il controllo, di forze armate, protezione civile, vigili del fuoco e forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico;
- 6) veicoli adibiti ai servizi delle fognature, di protezione contro le inondazioni, dell'acqua, del gas, dell'elettricità, della rete stradale, delle nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, delle spedizioni postali, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti o riceventi di televisione o radio;
- 7) veicoli utilizzati per emergenze temporanee o nel corso di operazioni di salvataggio;
- 8) veicoli speciali adibiti ad usi medici;
- 9) veicoli che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;
- 10) carri attrezzi;
- 11) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
- 12) veicoli adibiti al trasporto non commerciale dei beni per uso privato;
- 13) veicoli adibiti alla raccolta del latte presso le fattorie e alla riconsegna alla fattoria di contenitori di latte o di prodotti a base di latte per l'alimentazione animale.

SEZIONE III

Equipaggi*Articolo 5*

1. L'età minima dei conducenti addetti ai trasporti di merci è fissata come segue:
 - a) per i veicoli, ivi compresi eventualmente i rimorchi e i semirimorchi, il cui peso massimo autorizzato è pari o inferiore a 7,5 tonnellate, 18 anni compiuti;
 - b) per gli altri veicoli:
 - 21 anni compiuti, o
 - 18 anni compiuti a condizione che l'interessato sia munito di un certificato di idoneità professionale, riconosciuto da uno degli stati membri, che ne attesti la compiuta formazione di conducente per trasporti di merci su strada, conformemente alla normativa comunitaria sul livello minimo di formazione dei conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada.

▼M1

▼B

3. L'età minima degli assistenti alla guida e dei bigliettai è fissata a 18 anni compiuti.

▼M1**▼B**

5. Per i trasporti nazionali entro un raggio di 50 chilometri dal luogo di servizio del veicolo, ivi compresi i comuni il cui centro si trova entro tale raggio, ogni stato membro può ridurre l'età minima degli assistenti alla guida a 16 anni compiuti, a condizione che sia a scopo di formazione professionale e nei limiti delle disposizioni nazionali in materia di occupazione.

SEZIONE IV

Periodi di guida*Articolo 6*

1. Il periodo complessivo di guida tra due periodi di riposo giornaliero o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, definito in appresso «periodo di guida giornaliero», non deve superare 9 ore. Può essere esteso due volte in una settimana a 10 ore.

Dopo un massimo di sei periodi di guida giornalieri, il conducente deve prendere un periodo di riposo settimanale come stabilito all'articolo 8, paragrafo 3.

Il periodo di riposo settimanale può essere rinviato alla fine del sesto giorno se la durata massima di guida nel corso dei sei giorni non supera il massimo corrispondente a sei periodi di guida giornalieri.

Nel caso di trasporti internazionali di viaggiatori diversi dai servizi regolari, i termini «sei» e «sesto» del secondo e terzo comma sono sostituiti rispettivamente da «dodici» e «dodicesimo».

Gli stati membri possono estendere l'applicazione del comma precedente ai trasporti nazionali di viaggiatori nel loro territorio, esclusi i servizi regolari.

2. Il periodo complessivo di guida non deve superare 90 ore in un periodo di due settimane consecutive.

SEZIONE V

Interruzioni e periodi di riposo*Articolo 7*

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

2. Questa interruzione può essere sostituita da interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, intercalate nel periodo di guida o immediatamente dopo tale periodo, in modo da assicurare l'osservanza del paragrafo 1.

3. In deroga al paragrafo 1, gli stati membri possono, nel caso di trasporti regolari nazionali di viaggiatori, fissare l'interruzione minima a 30 minuti dopo un periodo di guida che non superi quattro ore. Questa deroga può essere concessa solo se interruzioni di guida superiori a 30 minuti rischiano di ostacolare il traffico in città e se non è possibile concedere ai conducenti di inserire un'interruzione di 15 minuti nelle 4 ore e mezza di guida precedenti l'interruzione di 30 minuti.

▼B

4. Durante tali interruzioni il conducente non può effettuare altri lavori. A norma del presente articolo, il tempo di attesa e il tempo non dedicato alla guida passato in un veicolo in movimento, una nave traghetto o un treno non sono considerati «altri lavori».

5. Le interruzioni osservate a norma del presente articolo non possono essere considerate come riposo giornaliero.

Articolo 8

1. In un periodo di 24 ore il conducente deve avere un periodo di riposo giornaliero minimo di 11 ore consecutive che potrebbe essere ridotto ad un minimo di 9 ore consecutive non più di tre volte in una settimana, a condizione che in compenso sia concesso un periodo equivalente di riposo prima della fine della settimana successiva.

I giorni in cui il riposo non è ridotto conformemente al primo comma, esso può essere preso in due o tre periodi separati nell'arco delle 24 ore, uno dei quali deve essere di almeno 8 ore consecutive. In questo caso il periodo minimo di riposo è esteso a 12 ore.

2. In ciascun periodo di 30 ore durante il quale a bordo di un veicolo vi siano almeno due conducenti, ciascuno di loro deve avere un periodo minimo di riposo giornaliero non inferiore ad 8 ore consecutive.

3. Nel corso di ogni settimana uno dei periodi di riposo di cui ai paragrafi 1 e 2 è esteso, a titolo di riposo settimanale, ad un totale di 45 ore consecutive. Questo periodo di riposo può essere ridotto ad un minimo di 36 ore consecutive se preso nel luogo di stazionamento abituale del veicolo o nella sede del conducente o ad un minimo di 24 ore consecutive se preso fuori da tali luoghi. Ogni riduzione è compensata da un periodo equivalente di riposo continuo prima della fine della terza settimana che segue la settimana considerata.

4. Un periodo di riposo settimanale che s'inizi in una settimana e si prolunghi nella settimana successiva può essere collegato a una di queste settimane.

5. In caso di trasporto di viaggiatori a cui si applichi l'articolo 6, paragrafo 1, quarto e quinto comma, un periodo di riposo settimanale può essere rinviato alla settimana successiva a quella per cui il riposo settimanale è dovuto e collegato al riposo settimanale di questa seconda settimana.

6. I periodi di riposo presi come compensazione per la riduzione del riposo giornaliero e/o settimanale devono essere collegati ad un altro periodo di riposo di almeno 8 ore e devono essere concessi, a richiesta dell'interessato, nel luogo di parcheggio del veicolo o nella sede del conducente.

7. Il riposo giornaliero può essere preso nel veicolo purché questo sia provvisto di una cuccetta e sia in sosta.

Articolo 9

In deroga all'articolo 8, paragrafo 1, qualora nel settore dei trasporti di merci o di viaggiatori un conducente accompagni un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario, il riposo giornaliero può essere interrotto, una sola volta, purché ricorrano le seguenti condizioni:

- la parte di riposo giornaliero fruita a terra deve poter essere antecedente o successiva alla parte di riposo giornaliero fruita a bordo della nave traghetto o del convoglio ferroviario;
- il periodo compreso tra le due parti di riposo giornaliero deve essere quanto più possibile breve e non può in nessun caso eccedere un'ora prima dell'imbarco o dopo lo sbarco; le formalità doganali sono comprese nelle operazioni di imbarco o di sbarco;

▼B

— durante le due parti del riposo giornaliero il conducente deve poter disporre di un letto o di una cuccetta.

Il riposo giornaliero così interrotto è aumentato di 2 ore.

SEZIONE VI

Divieto di concedere alcuni tipi di compensi*Articolo 10*

È vietato retribuire i conducenti salariati neppure mediante la concessione di premi o maggiorazioni di salario, in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, a meno che queste retribuzioni non siano tali da compromettere la sicurezza della circolazione stradale.

SEZIONE VII

Deroghe*Articolo 11*

Ciascuno stato membro può applicare minimi superiori o massimi inferiori a quelli fissati agli articoli da 5 a 8. Tuttavia, il presente regolamento continua ad applicarsi ai conducenti che effettuino trasporti internazionali su veicoli immatricolati in un altro stato membro.

Articolo 12

A condizione di non compromettere la sicurezza della circolazione stradale e per poter raggiungere un punto di arresto appropriato, il conducente può derogare al presente regolamento nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente deve menzionare sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il genere e il motivo della deroga a dette disposizioni.

Articolo 13

1. Ogni stato membro può concedere per il suo territorio o, con l'accordo degli stati interessati, per il territorio di altri stati membri deroghe a qualsiasi disposizione del presente regolamento applicabile ai trasporti effettuati da un veicolo appartenente ad una o più delle seguenti categorie:

- a) veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori che, secondo il tipo di costruzione o di attrezzatura, sono adatti a trasportare non più di 17 persone, conducente compreso, e destinati a tale scopo;
- b) veicoli utilizzati dalle autorità pubbliche per servizi pubblici che non fanno concorrenza ai trasportatori professionali;
- c) veicoli utilizzati da imprese agricole, orticole, forestali o di pesca per trasporto di merci nel raggio di 50 chilometri dal luogo di stazionamento abituale del veicolo, incluso il territorio dei comuni i cui centri si trovino all'interno del raggio anzidetto;
- d) veicoli adibiti al trasporto di rifiuti di animali o di carcasse non destinate al consumo umano;
- e) veicoli adibiti al trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali;
- f) veicoli utilizzati come negozi mobili nei mercati locali o per la vendita a domicilio, per operazioni di banca, cambio o risparmio,

▼B

per il culto, il prestito di libri, dischi o cassette, per manifestazioni culturali o mostre itineranti, appositamente attrezzati per tali scopi;

- g) veicoli adibiti al trasporto del materiale o dell'attrezzatura da utilizzare nell'esercizio della professione del loro conducente entro un raggio di 50 chilometri dal luogo di stazionamento abituale del veicolo purché la guida del veicolo non rappresenti l'attività principale del conducente e la deroga non pregiudichi gravemente gli obiettivi perseguiti dal regolamento; gli stati membri possono subordinare la deroga all'autorizzazione individuale;
- h) veicoli operanti esclusivamente in isole con un'area non superiore a 2 300 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria che consentano il passaggio di automezzi;
- i) veicoli adibiti al trasporto di merci, che per la loro propulsione utilizzano gas prodotto sul veicolo o elettricità, o muniti di dispositivo rallentatore nella misura in cui tali veicoli, a norma della legislazione dello stato membro d'immatricolazione, sono assimilati ai veicoli con motore a benzina o a gasolio il cui peso massimo autorizzato, compreso quello dei rimorchi o dei semirimorchi, non supera 3,5 tonnellate;
- j) veicoli adibiti a scuola guida per l'ottenimento della patente di guida;
- k) trattori esclusivamente destinati a lavori agricoli e forestali.

Gli stati membri informano la Commissione delle deroghe concesse in base al presente paragrafo.

2. Gli stati membri, previa autorizzazione della Commissione, possono derogare all'applicazione delle disposizioni del presente regolamento per i trasporti effettuati in circostanze eccezionali purché la deroga non pregiudichi gravemente gli obiettivi perseguiti dal regolamento.

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

La Commissione notifica agli altri stati membri ogni deroga concessa in base al presente paragrafo.

SEZIONE VIII

Controllo e sanzioni*Articolo 14*

1. Per i trasporti regolari di viaggiatori

— nazionali,

— internazionali, i cui capilinea sono situati ad una distanza di 50 chilometri in linea d'aria da una frontiera tra due stati membri ed il cui percorso di linea non supera 100 chilometri,

a cui si applica il presente regolamento l'impresa stabilisce un orario di servizio e tiene un registro di servizio.

2. Nel registro di servizio debbono risultare, per ciascun conducente, il nominativo, la sede, nonché l'orario prestabilito per i vari periodi di guida, gli altri periodi di lavoro ed i periodi di disponibilità.

3. Il registro deve contenere tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2 per un periodo minimo comprendente la settimana in corso, la settimana precedente e la settimana successiva.

4. Il registro deve essere firmato dal titolare dell'impresa o da un suo delegato.

▼B

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

6. Il registro di servizio è tenuto dall'impresa per un anno dopo lo scadere del periodo cui si riferisce. L'impresa deve dare al conducente interessato un estratto del registro di servizio qualora questo lo richieda.

7. Il presente articolo non si applica ai conducenti di veicoli muniti di un apparecchio di controllo, utilizzato conformemente al regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada ⁽¹⁾.

Articolo 15

1. L'impresa organizza il lavoro dei conducenti in modo che siano in grado di osservare le appropriate disposizioni del presente regolamento e quelle del regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. L'impresa verifica periodicamente che questi due regolamenti siano stati osservati. Se si accertano infrazioni, l'impresa adotta i provvedimenti necessari per impedirne il ripetersi.

Articolo 16

1. La Commissione elabora una relazione biennale sull'attuazione del presente regolamento da parte degli stati membri e sull'evoluzione dei settori considerati. Essa presenta la relazione al Consiglio e al Parlamento europeo entro tredici mesi dalla scadenza del periodo di due anni cui si riferisce.

2. Al fine di consentire alla Commissione di elaborare la relazione di cui al paragrafo 1, gli stati membri comunicano ogni due anni alla Commissione le informazioni necessarie, utilizzando un formulario apposito. Tali informazioni devono essere trasmesse alla Commissione al più tardi entro il 30 settembre successivo allo scadere del periodo di due anni cui si riferisce la relazione.

3. Previa consultazione degli stati membri, la Commissione redige il modello di formulario.

Articolo 17

1. Gli stati membri adottano tempestivamente, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie all'esecuzione del presente regolamento.

Tali disposizioni riguardano, tra l'altro, l'organizzazione, la procedura e gli strumenti di controllo, nonché le sanzioni applicabili in caso di infrazione.

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

3. Nell'ambito di questa assistenza reciproca le competenti autorità degli stati membri si comunicano le informazioni disponibili concernenti:

- le infrazioni al presente regolamento commesse da non residenti e qualsiasi sanzione da essi applicata per tali infrazioni;
- qualsiasi sanzione applicata da uno stato membro ai propri residenti per infrazioni commesse in altri stati membri.

⁽¹⁾ Vedi pagina 8 della presente Gazzetta ufficiale.



SEZIONE IX

Disposizioni finali*Articolo 18*

1. Il regolamento (CEE) n. 543/69 è abrogato.

Tuttavia:

- l'articolo 4 di detto regolamento rimane applicabile fino al 31 dicembre 1989 ai veicoli usati dalle autorità pubbliche per assicurare servizi pubblici che non fanno concorrenza ai trasportatori professionali nonché ai trattori esclusivamente destinati ai lavori agricoli e forestali locali. Gli stati membri possono però prescrivere che il presente regolamento si applichi ai suddetti trasporti nazionali nel loro territorio a decorrere da una data anteriore;
- l'articolo 15 di detto regolamento rimane applicabile fino al 31 dicembre 1989 ai veicoli e ai conducenti addetti ai trasporti internazionali regolari di viaggiatori, nella misura in cui i veicoli che effettuano tali servizi non siano muniti di un apparecchio di controllo utilizzato conformemente al regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. I riferimenti al regolamento abrogato in virtù del paragrafo 1 devono intendersi come riferimenti fatti al presente regolamento.

Articolo 19

Il presente regolamento entra in vigore il 29 settembre 1986.

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