



**CITTA' DI TORINO**  
**CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE**  
**SERVIZIO REPARTI SPECIALISTICI**  
**Centro Studi e Ricerche**

**CIRCOLARE N. 180/2020**

**OGGETTO: Circolazione Stradale.**

*Codice della Strada - Autotrasporto.*

Regolamenti (UE) nn. 2020/1054 e 2020/1055 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15/07/2020 - Direttiva (UE) n. 2020/1057 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15/07/2020 <sup>(1)</sup>.

L'Unione Europea - mediante l'articolato e complesso impianto normativo in oggetto (cd Primo Pacchetto Mobilità) - ha inteso meglio disciplinare taluni aspetti dell'attività di autotrasporto in ambito comunitario, quali le condizioni di lavoro dei conducenti, il distacco degli stessi nell'effettuazione di trasporti internazionali, l'accesso al mercato del trasporto.

Si osserva, preliminarmente, come occorra necessariamente attendere l'emanazione di disposizioni di coordinamento, da parte del competente Dicastero, al fine di regolamentare ed uniformare - in particolar modo - **gli strumenti e le procedure di applicazione, da parte degli operatori di Polizia Stradale, del novellato articolo 22 del Regolamento n° 165/2014.**

Le disposizioni normative citate, trovano applicazione secondo il seguente calendario:

⇒ **20/08/2020** - Regolamento (UE) n° 1054/2020 (che modifica i Regolamenti nn. 561/2006 e 165/2014 - obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri).

Fanno eccezione le seguenti modificazioni:

- la nuova lett. a) *bis*, del paragrafo 1, dell'articolo 2, del Regolamento (CE) n° 561/2006 [in vigore a far data dal **01/07/2026**];
- la nuova formulazione della lett. a) del paragrafo 3, dell'articolo 16, del Regolamento (CE) n° 561/2006 [in vigore a far data dal **31/12/2024**];
- la nuova formulazione dell'articolo 36, del Regolamento (UE) n° 165/2014 [in vigore a far data dal **31/12/2024**].

⇒ **02/02/2022** - Direttiva (UE) n° 1057/2020 (necessita di provvedimenti di recepimento).

⇒ **21/02/2022** - Regolamento (UE) n° 1055/2020 (che modifica i Regolamenti nn. 1071/2009, 1072/2009 e 1024/2012 - obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri).

Sinteticamente, le principali innovazioni apportate già in vigore, riguardano i sotto riportati aspetti.

---

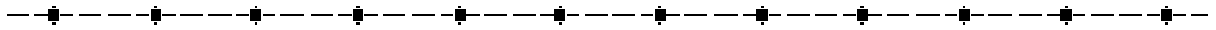
(1) Rispettivamente - "Che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi" - "Che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada" - "Che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012" - G.U.C.E n° L 249/1 del 31/07/2020.

- **multipresenza** - il conducente in multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti, in un veicolo guidato da un altro conducente, sempreché - chi effettui l'interruzione - non sia impegnato ad assistere il conducente che guidi il veicolo [vengono recepiti a livello normativo indirizzi orientativi non sempre applicati dalla totalità degli Stati membri].
- **periodi di riposo nei trasporti internazionali** - un conducente esegue un trasporto internazionale, qualora inizi 2 periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del Paese in cui si trovi il luogo di residenza del conducente. Il conducente che effettui trasporti internazionali di merci come sopra definiti, può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare 2 periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi di 24 ore, a condizione che - nel corso di 4 settimane consecutive - effettui almeno 4 periodi di riposo settimanale, di cui - almeno 2 - siano periodi di riposo settimanale regolari (45 ore).
- **riposo settimanale** - ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della 3<sup>a</sup> settimana successiva alla settimana in questione.  
Qualora siano stati effettuati consecutivamente 2 periodi di riposo settimanale ridotti, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei 2 suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.
- **superamento delle ore di guida giornaliere** - in circostanze eccezionali, il conducente può superare:
  - **di 1 ora al massimo** il periodo di guida giornaliero e settimanale, al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.
  - **di 2 ore al massimo** il periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.Nei casi indicati, il conducente, deve riportare sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio, il motivo della deroga al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.  
Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della 3<sup>a</sup> settimana successiva alla settimana in questione.
- **divieto di riposo settimanale regolare in cabina** - i periodi di riposo settimanale regolare di 45 ore e quelli superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti, non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato e attrezzato per il riposo che abbia appropriati servizi igienici.  
Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.
- **organizzazione attività conducenti**: le imprese devono organizzare l'attività dei conducenti affinché possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno 1 periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.  
Se il conducente ha effettuato 2 periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, l'impresa organizza l'attività del conducente in modo che questi possa tornare alla sede di attività del datore di lavoro o nel luogo di residenza prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.  
L'impresa ha l'obbligo di conservare la documentazione relativa al rispetto di tali disposizioni presso i propri locali, per presentarla alle autorità di controllo.

- **intermodalità**: il conducente a bordo di un veicolo trasportato da una nave o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può effettuare altre attività al massimo in 2 occasioni e per non più di 1 ora complessivamente.

L'autista deve avere a disposizione una cabina letto, una branda o una cuccetta.

Per fruire della deroga, la durata prevista della tratta marittima/ferroviaria deve essere pari almeno a 8 ore e il conducente deve disporre di una cabina letto.



Si riportano - qui di seguito - le modifiche apportate ai Regolamenti nn. 561/2006 e 165/2014, dal complesso delle norme in epigrafe riportate.

### **Regolamento (CE) n° 561/2006**

- ⇒ Articolo 2 (relativo alle tipologie di trasporti cui si applica il Regolamento) - introdotta la nuova lett. a *bis*) [in vigore a far data dal 01/07/2026]

1. - omissis -

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

- ⇒ Articolo 3 (relativo ai veicoli esentati dall'applicazione del Regolamento) - sostituita la lett. a *bis*) ed introdotta la nuova lett. h *bis*)

3. - omissis -

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

- i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o
- ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente, solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;

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

- ⇒ Articolo 4 (relativo alle definizioni utilizzate) - aggiunta la lettera r)

4. - omissis -

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

- ⇒ Articolo 6 (relativo ai periodi di guida) - sostituito il paragrafo 5

6. - omissis -

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

- ⇒ Articolo 7 (relativo alle interruzioni della guida) - inserito un nuovo comma relativo alle multipresenze

7. - omissis -

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

⇒ Articolo 8 (relativo ai periodi di riposo giornalieri e settimanali) - sostituiti i paragrafi 6 e 8 ed inseriti i nuovi paragrafi 6 *ter*, 8 *bis* e 10

8. - ommissis -

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

a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⇒ Articolo 8 *bis* (di nuova introduzione ed inerente le aree di parcheggio) - non rilevante per la P.M.

⇒ Articolo 9 (relativo alle deroghe all'articolo 8 durante il tragitto su nave/traghetto/treno) - sostituiti i paragrafi 1 e 2

9.

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

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

a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e

b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.

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

⇒ Articolo 9 *bis* (di nuova introduzione ed inerente la guida autonoma) - non rilevante per la P.M.

⇒ Articolo 10 (relativo alla responsabilità delle imprese) - sostituito il paragrafo 1

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

-omissis-

⇒ Articolo 12 (deroghe ai periodi di guida giornaliero e settimanale) - aggiunti 4 commi disciplinanti, puntualmente, le deroghe concesse

12. - omissis -

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

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

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

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

⇒ Articolo 13 (relativo alle deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 concesse a determinate tipologie di trasporti dagli Stati membri) - al paragrafo 1, nuova formulazione della lett. e) ed inserimento delle lett. q) ed r)

13. - omissis -

e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2.300 km<sup>2</sup>, che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e che non confinino con nessun altro Stato membro;

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

r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.

⇒ Articolo 14 (relativo alle deroghe alle disposizioni degli articoli da 6 a 9, in particolari circostanze, concesse dagli Stati membri) - sostituito il paragrafo 2

14. - omissis -

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

⇒ Articolo 15 (relativo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 km) - nuova formulazione

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

⇒ Articolo 16 (relativo alla tenuta da parte delle imprese dell'orario e registro di servizio) - nuova formulazione della lett. a) del paragrafo 3 [in vigore dal 31/12/2024]

16. - omissis -

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

⇒ Articoli 19 - 22 - 23 bis - 24 e 25 (relativi ai poteri gestionali della Commissione) - non rilevanti per la P.M.

## Regolamento (UE) n° 165/2014

⇒ Articolo 1 (relativo alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi) - sostituito il paragrafo 1, del primo comma

1 -

1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alle direttive 92/6/CEE e 92/106/CEE del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio.

⇒ Articolo 3 (relativo all'ambito di applicazione) - sostituito il paragrafo 4

3. - omissis -

4. **Entro tre anni** dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

- a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;
- b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili fino al 30 settembre 2011;
- c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e
- d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

⇒ Articolo 4 (relativo ai requisiti e dati da registrare) - al paragrafo 2, aggiunto un trattino dopo il quarto

4. - omissis -

- hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento,

⇒ Articolo 7 (relativo alla protezione dei dati) - nuova formulazione non rilevante per la P.M.

⇒ Articolo 8 (relativo alla registrazione della posizione del veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero) - sostituito il paragrafo 1

8. - omissis -

1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

**A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11** sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

**Tuttavia**, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, e nel secondo comma, si applica ai **veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11**, secondo comma, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.

⇒ Articolo 9 (relativo alla diagnosi precoce remota di eventuale manomissione o uso improprio) - sostituiti i paragrafi 2 e 3, ed aggiunto un trattino al paragrafo 4

9. - *omissis* -

2. **Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11**, secondo comma, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.
3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo autorizzate ad accertare le infrazioni degli atti legislativi dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.
4. - *omissis* -  
- superamento del periodo di guida massimo.

⇒ Articolo 10 (relativo all'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti) - aggiunto il paragrafo 2

10. - *omissis* -

I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro **oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11**, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.

⇒ Articolo 11 (relativo a dettagliate norme per i tachigrafi intelligenti) - sostituito il primo comma ed al secondo comma sostituita la frase introduttiva

11.

Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

**Entro il 21 agosto 2021** la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma.

**Entro il 21 febbraio 2022** la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a *bis*), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma: - *omissis* -

⇒ Articolo 22 (relativo all'installazione e riparazione dei dispositivi) - al paragrafo 5, sostituiti il terzo e quarto comma [**si attendono disposizioni ministeriali di coordinamento per uniformità applicativa**]

5. - *omissis* -

I sigilli rimossi o rotti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione o rottura. Qualora i sigilli siano stati rimossi o rotti a fini di controllo, essi possono essere sostituiti da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico senza indebito ritardo.

Qualora un funzionario di controllo rimuova un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le informazioni seguenti:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.

⇒ Articolo 23 (relativo al rilascio delle carte del conducente) - inserito il nuovo paragrafo 7 bis

23. - omissis -


7 bis L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.


⇒ Articolo 34 (relativo all'utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione) - sostituiti i paragrafi 1 e 7, modificata la lett. b) [sostituito punto iv) ed aggiunto punto v)] del paragrafo 5 ed aggiunta la lett. f) al paragrafo 6

1.

1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.

5. omissis

iv) sotto il simbolo  : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia;

v) sotto il simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario": in aggiunta al simbolo  : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.

6. omissis

f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

**Entro il 2 febbraio 2022** il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.

⇒ Articolo 36 (relativo alle registrazioni che devono essere in possesso del conducente) - sostituzione dei punti i) e iii) del paragrafo 1 e del punto ii) del paragrafo 2 [in vigore dal 31/12/2024]

1. omissis

i) i fogli di registrazione del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti;

iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.

2. omissis

ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti;



Si allegano - alla presente circolare del Corpo - i testi aggiornati dei Regolamenti sopra citati.

sg/CC

Addi, 02/11/2020

Il Comandante  
Emiliano BEZZON  
(f.to in originale)





# DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2020/1057 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2020

**che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e protezione sociale per i conducenti e, dall'altro, condizioni eque per le imprese e di concorrenza leale per i trasportatori su strada («trasportatori»). Considerato l'elevato grado di mobilità della forza lavoro nel settore del trasporto su strada, sono necessarie norme settoriali per garantire l'equilibrio tra la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri, la libera circolazione delle merci, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti.
- (2) Alla luce dell'elevato grado di mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada, occorre prestare particolare attenzione a garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che i trasportatori, in buona parte piccole imprese, non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati o controlli discriminatori che limitino indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri. Per lo stesso motivo, qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata, tenendo conto della necessità di garantire condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti, nonché di agevolare l'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali e stranieri.
- (3) Per il corretto funzionamento del mercato interno è fondamentale l'equilibrio tra il miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti e la semplificazione dell'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali ed esteri.
- (4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'Unione nel settore dei trasporti su strada, sono state individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro esecuzione, quali quelle relative al ricorso a società di comodo. Inoltre, esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione di tali disposizioni, con il risultato di creare gravosi oneri amministrativi a carico di conducenti e trasportatori. Ciò comporta incertezza giuridica, che va a scapito delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti, e delle condizioni per una leale concorrenza per gli operatori in questo settore.
- (5) Al fine di assicurare la corretta applicazione delle direttive 96/71/CE <sup>(4)</sup> e 2014/67/UE <sup>(5)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, è opportuno rafforzare i controlli e la cooperazione a livello di Unione per contrastare le frodi connesse al distacco dei conducenti.

<sup>(1)</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

<sup>(2)</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 149 del 5.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI») (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

- (6) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016 per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica nel settore ad elevata mobilità del trasporto su strada e ha indicato che tali questioni sarebbero affrontate meglio mediante normative specifiche per il settore del trasporto su strada.
- (7) Al fine di garantire l'efficace e proporzionata attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore del trasporto su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino le particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore del trasporto su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libertà per i trasportatori di prestare servizi transfrontalieri. Le disposizioni relative al distacco dei lavoratori di cui alla direttiva 96/71/CE e all'esecuzione di tali disposizioni di cui alla direttiva 2014/67/UE si applicano al settore del trasporto su strada e dovrebbero essere soggette alle norme specifiche previste dalla presente direttiva.
- (8) A motivo dell'elevato grado di mobilità che caratterizza il settore dei trasporti, i conducenti non sono generalmente distaccati in un altro Stato membro nell'ambito di contratti di servizio per lunghi periodi, come invece accade talvolta in altri settori. È pertanto opportuno definire le circostanze in cui le norme sul distacco di lunga durata di cui alla direttiva 96/71/CE non si applicano a tali conducenti.
- (9) Tali norme settoriali sul distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio prestato con il territorio dello Stato membro ospitante. Per agevolare l'esecuzione di dette norme si dovrebbe operare una distinzione tra i diversi tipi di operazioni di trasporto in funzione del grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante.
- (10) Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa («Stato membro di stabilimento») al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, o di ritorno allo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente intraprenda varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio. Un'eventuale applicazione delle norme sul distacco, e quindi delle condizioni di lavoro e di occupazione garantite nello Stato membro ospitante, a tali operazioni bilaterali costituirebbe una restrizione sproporzionata alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada.
- (11) È opportuno chiarire che il trasporto internazionale in transito attraverso il territorio di uno Stato membro non costituisce una situazione di distacco. Tale attività è caratterizzata dal fatto che il conducente attraversa lo Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri, e non esiste pertanto un legame rilevante tra le attività del conducente e lo Stato membro di transito. La qualificazione relativa alla presenza del conducente in transito in uno Stato membro non è quindi condizionata dalle soste connesse, ad esempio, a motivi igienici.
- (12) Nel caso in cui il conducente effettui un'operazione di trasporto combinato, la natura del servizio prestato durante il tragitto stradale iniziale o terminale è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento se il tragitto stradale costituisce di per sé un'operazione di trasporto bilaterale. D'altro canto, quando l'operazione di trasporto durante il tragitto stradale è effettuata all'interno dello Stato membro ospitante o come operazione di trasporto internazionale non bilaterale, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante e quindi si dovrebbero applicare le norme sul distacco.
- (13) Quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente trasporti di cabotaggio oppure operazioni di trasporto internazionale non bilaterale, vi è un legame sufficiente con il territorio dello Stato membro ospitante. Tale legame esiste in caso di trasporti di cabotaggio, quali definiti dai regolamenti (CE) n. 1072/2009<sup>(6)</sup> e (CE) n. 1073/2009<sup>(7)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante e il servizio è quindi strettamente legato al territorio dello Stato membro ospitante. Un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale è caratterizzata dal fatto che il conducente effettua il trasporto internazionale al di fuori dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che dispone il distacco. I servizi prestati sono quindi legati allo Stato membro ospitante interessato anziché allo Stato membro di stabilimento. In tali casi, norme settoriali sono necessarie solo per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché, in linea con la direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e

<sup>(6)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

<sup>(7)</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

per i conducenti distaccati. Ciò dovrebbe comprendere, se del caso, le condizioni di lavoro e di occupazione stabilite da contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese simili nella zona geografica interessata. Le informazioni pertinenti dovrebbero in particolare riguardare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti. Occorre, in linea con la direttiva 2014/67/UE, cercare di coinvolgere le parti sociali.

- (15) I trasportatori dell'Unione devono far fronte a una crescente concorrenza da parte dei trasportatori stabiliti in paesi terzi. È pertanto della massima importanza garantire che i trasportatori dell'Unione non siano oggetto di discriminazioni. Conformemente all'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 96/71/CE, le imprese stabilite in uno Stato non membro non possono beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro. Tale principio dovrebbe applicarsi anche alle norme specifiche sul distacco previste dalla presente direttiva. Dovrebbe, in particolare, applicarsi allorché i trasportatori di paesi terzi effettuino operazioni di trasporto nell'ambito di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione.
- (16) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei trasporti («CEMT») è uno dei principali strumenti che disciplinano l'accesso al mercato dell'Unione da parte di trasportatori di paesi terzi e l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei trasportatori dell'Unione. Il numero di permessi assegnati a ciascun paese membro della CEMT è deciso su base annuale. Gli Stati membri devono rispettare l'obbligo di non discriminazione nei confronti delle imprese dell'Unione, anche al momento di concordare le condizioni per l'accesso al mercato dell'Unione nell'ambito della CEMT.
- (17) All'Unione, nel quadro delle sue competenze esterne esclusive, spetta il potere di negoziare e concludere l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada («AETR»). Conformemente all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(8)</sup>, l'Unione dovrebbe allineare i meccanismi di controllo utilizzabili per controllare il rispetto delle norme sociali nazionali e dell'Unione da parte delle imprese di paesi terzi ai meccanismi di controllo che si applicano alle imprese dell'Unione.
- (18) Le disposizioni della direttiva 96/71/CE relative al distacco dei lavoratori e le disposizioni sugli obblighi amministrativi di cui alla direttiva 2014/67/UE si sono dimostrate difficili da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'applicazione e l'esecuzione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada ha generato incertezza giuridica e oneri amministrativi gravosi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada con conseguenti effetti negativi sull'occupazione e sulla competitività dei trasportatori. È pertanto necessario armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo. Ciò eviterebbe inoltre che i trasportatori subiscano inutili ritardi.
- (19) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti nell'Unione, è opportuno stabilire specifici obblighi amministrativi e misure di controllo per il settore del trasporto su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. Al fine di vigilare sul rispetto degli obblighi di cui alla presente direttiva e alla direttiva 96/71/CE, e al contempo rendere tale compito meno complesso, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo specificati nella presente direttiva, adeguati al settore del trasporto su strada.
- (20) Le imprese di trasporto hanno bisogno di certezza giuridica per quanto riguarda le norme e i requisiti cui debbono conformarsi. Tali norme e requisiti dovrebbero essere chiari, comprensibili e facilmente accessibili alle imprese di trasporto e dovrebbero consentire l'effettuazione di controlli efficaci. È importante che le nuove norme non introducano oneri amministrativi inutili e tengano in debito conto gli interessi delle piccole e medie imprese.

<sup>(8)</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (21) Gli oneri amministrativi e i compiti di gestione dei documenti che incombono ai conducenti dovrebbero essere ragionevoli. Pertanto, alcuni documenti dovrebbero essere disponibili nel veicolo per il controllo su strada, mentre altri documenti dovrebbero essere messi a disposizione, tramite l'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(9)</sup>, dai trasportatori e, ove necessario, dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento. Le autorità competenti dovrebbero utilizzare il quadro di assistenza reciproca tra gli Stati membri di cui alla direttiva 2014/67/UE.
- (22) Per facilitare il controllo del rispetto delle norme in materia di distacco di cui alla presente direttiva, i trasportatori dovrebbero trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità competenti degli Stati membri in cui distaccano i conducenti.
- (23) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dei trasportatori è necessario semplificare la procedura di invio e di aggiornamento delle dichiarazioni di distacco. La Commissione dovrebbe pertanto sviluppare un'interfaccia pubblica multilingue accessibile ai trasportatori tramite la quale essi possano inviare e aggiornare le informazioni sul distacco e trasmettere all'IMI, ove necessario, altri documenti pertinenti.
- (24) Dato che in alcuni Stati membri le parti sociali svolgono un ruolo essenziale nell'applicazione della legislazione sociale nel settore del trasporto su strada, gli Stati membri dovrebbero poter fornire alle parti sociali nazionali le informazioni pertinenti condivise tramite l'IMI al solo scopo di verificare la conformità alle norme in materia di distacco nel rispetto del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(10)</sup>. Le informazioni pertinenti dovrebbero essere fornite alle parti sociali tramite mezzi diversi dall'IMI.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione affinché specifichi le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(11)</sup>.
- (26) Un'esecuzione adeguata, effettiva e sistematica delle norme in materia di orario di lavoro e tempi di riposo è fondamentale per migliorare la sicurezza stradale, tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere l'ambito di applicazione degli attuali obblighi di applicazione uniforme stabiliti dalla direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(12)</sup> al fine di includere il controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(13)</sup>.
- (27) Tenuto conto della serie di dati necessari per il controllo del rispetto delle norme sull'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE, la misura dei controlli su strada dipende dalla messa a punto e dall'introduzione di tecnologie che permettano la copertura di periodi di tempo sufficienti. I controlli su strada dovrebbero essere limitati ad aspetti che possono essere controllati in modo efficace tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di registrazione a bordo, e i controlli approfonditi dovrebbero essere effettuati esclusivamente nei locali delle imprese.
- (28) I controlli su strada dovrebbero essere effettuati in modo efficiente e rapido ed essere portati a termine nel più breve tempo possibile e con un minimo ritardo per i conducenti. Dovrebbe essere operata una chiara distinzione tra gli obblighi dei trasportatori e gli obblighi dei conducenti.

<sup>(9)</sup> Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI») (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>(11)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(12)</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

<sup>(13)</sup> 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).

- (29) È opportuno promuovere ulteriormente la cooperazione tra le autorità di controllo degli Stati membri mediante controlli concertati, che gli Stati membri dovrebbero cercare di estendere ai controlli nei locali delle imprese. L'Autorità europea del lavoro, nel cui ambito di attività, come previsto all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup>, rientra la direttiva 2006/22/CE, potrebbe svolgere un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri che effettuano controlli concertati e potrebbe sostenere le iniziative in materia di istruzione e formazione.
- (30) La cooperazione amministrativa tra Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si è rivelata insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e informazioni sulle buone pratiche in materia di applicazione.
- (31) Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno scambio di informazioni efficaci, il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(15)</sup> impone agli Stati membri di interconnettere i rispettivi registri elettronici nazionali (REN) attraverso il sistema dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU). Le informazioni accessibili tramite tali sistemi nei controlli su strada dovrebbero essere ampliate.
- (32) Per facilitare e migliorare la comunicazione tra gli Stati membri, garantire un'applicazione più uniforme delle norme sociali nel settore del trasporto e agevolare il rispetto, da parte dei trasportatori su strada, degli obblighi amministrativi al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più nuovi moduli per l'IMI. È importante che l'IMI consenta di controllare la validità delle dichiarazioni di distacco durante i controlli su strada.
- (33) Lo scambio di informazioni nel contesto di una cooperazione amministrativa efficace e dell'assistenza reciproca tra Stati membri dovrebbe essere conforme alle norme in materia di protezione dei dati personali di cui ai regolamenti (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(16)</sup>. Lo scambio di informazioni attraverso l'IMI dovrebbe essere conforme altresì al regolamento (UE) n. 1024/2012.
- (34) Al fine di migliorare l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e ampliare l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe alle autorità competenti per il controllo dello Stato membro interessato controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti. Una formula comune per il calcolo del fattore di rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori durante i controlli.
- (35) A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, le competenze attribuite alla Commissione dalla direttiva 2006/22/CE dovrebbero essere allineate agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (36) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per aumentare al 4 % la percentuale minima dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti controllata dagli Stati membri; per chiarire ulteriormente le definizioni delle categorie di statistiche da raccogliere; per designare un organismo per la promozione attiva dello scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri; per la definizione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa; per stabilire linee guida sulle migliori pratiche di applicazione; per stabilire un approccio comune per la registrazione e il controllo di periodi di «altre mansioni» e per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo; e per promuovere un approccio comune all'attuazione di tale direttiva, per incoraggiare un approccio coerente tra le autorità di controllo e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le

<sup>(14)</sup> Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011 e (UE) 2016/589 e abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

<sup>(15)</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>(16)</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).



autorità di controllo e facilitare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo. In particolare, nell'adottare atti di esecuzione per l'elaborazione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa, la Commissione dovrebbe assicurare la parità di trattamento fra le imprese nel tener conto dei criteri specificati nella presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

- (37) Al fine di riflettere l'evoluzione delle migliori prassi per quanto riguarda i controlli e le dotazioni standard a disposizione delle unità di controllo e di stabilire o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(17)</sup>, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alle modifiche da apportare, rispettivamente, agli allegati I, II e III della direttiva 2006/22/CE. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016<sup>(18)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (38) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE.
- (39) Le imprese di trasporto sono destinatarie di alcune norme speciali in materia di distacco e, sono responsabili di eventuali infrazioni di tali norme da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche stabilire norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per i caricatori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto essere, a conoscenza del fatto che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni delle norme speciali in materia di distacco.
- (40) Per garantire condizioni di concorrenza leale e di parità per i lavoratori e le imprese, occorre compiere progressi verso un'applicazione intelligente e fornire tutto il sostegno possibile al fine di introdurre e utilizzare appieno i sistemi di classificazione del rischio.
- (41) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto dell'applicazione e dell'esecuzione delle norme sul distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada e presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati di tale valutazione, eventualmente corredata di una proposta legislativa.
- (42) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti e, dall'altro, condizioni commerciali e concorrenziali eque per i trasportatori, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (43) Le misure nazionali di recepimento della presente direttiva dovrebbero applicarsi a decorrere dalla data corrispondente a 18 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva. La direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(19)</sup> si applica al settore del trasporto su strada, conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, della stessa direttiva dal 2 febbraio 2022,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

### Norme specifiche relative al distacco dei conducenti

1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche in merito a taluni aspetti della direttiva 96/71/CE per quanto riguarda il distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo per il distacco dei conducenti.

<sup>(17)</sup> 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).

<sup>(18)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(19)</sup> Direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 16).

2. Tali norme specifiche si applicano ai conducenti che lavorano per imprese stabilite in uno Stato membro, le quali adottano le misure transnazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 96/71/CE.

3. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterale con riguardo alle merci.

Ai fini della presente direttiva, per operazione di trasporto bilaterale con riguardo alle merci si intende la movimentazione di merci, basata su un contratto di trasporto, dallo Stato membro di stabilimento come definito all'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009 a un altro Stato membro o a un paese terzo o da un altro Stato membro o paese terzo allo Stato membro di stabilimento.

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data a decorrere dalla quale i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano anche l'esenzione per le operazioni di trasporto bilaterale di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, laddove, in aggiunta a un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente effettui una sola attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che il conducente non effettui operazioni di carico e scarico di merci nello stesso Stato membro.

Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva, è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma si applica fino a un massimo di due attività aggiuntive di carico e/o scarico, alle condizioni di cui al terzo comma.

Le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano solo fino alla data a decorrere dalla quale i tachigrafi intelligenti conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

4. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini di cui alla direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterali con riguardo a passeggeri.

Ai fini della presente direttiva, un'operazione di trasporto bilaterale nell'ambito di un trasporto internazionale occasionale o regolare di passeggeri, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009, avviene quando un conducente effettua una delle operazioni seguenti:

- a) fa salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e li fa scendere in un altro Stato membro o in un paese terzo;
- b) fa salire passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e li fa scendere nello Stato membro di stabilimento; o
- c) fa salire e scendere i passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un paese terzo, conformemente al regolamento (CE) n. 1073/2009.

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data in cui i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano l'esenzione per operazioni di trasporto bilaterale, con riguardo al trasporto di passeggeri, di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, anche quando, in aggiunta all'effettuazione di un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente fa altresì salire passeggeri una volta e/o scendere passeggeri una volta negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

L'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica solo a decorrere dalla data in cui i tachigrafi intelligenti conformi con l'obbligo di registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.



5. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando transiti attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.

6. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettui il tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio <sup>(20)</sup>, se il tragitto stradale consiste di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo.

7. Un conducente che effettua operazioni di cabotaggio di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 è considerato distaccato ai sensi della direttiva 96/71/CE.

8. Ai fini dell'articolo 3, paragrafo 1 bis, della direttiva 96/71/CE, si ritiene che il distacco abbia termine nel momento in cui il conducente lascia lo Stato membro ospitante nell'esecuzione di un trasporto internazionale di merci o di passeggeri. Detto periodo di distacco non è cumulato con i precedenti periodi di distacco nel quadro di siffatti trasporti internazionali effettuati dallo stesso conducente o di un altro conducente che sostituisce.

9. Gli Stati membri provvedono affinché, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e per i conducenti distaccati. Le informazioni pertinenti riguardano in particolare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti, tra cui, se del caso, i contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese analoghe nella zona geografica interessata.

10. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso.

11. In deroga all'articolo 9, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/67/UE, per quanto concerne il distacco dei conducenti, gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

a) l'obbligo per il trasportatore stabilito in un altro Stato membro di trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità nazionali competenti di uno Stato membro in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco, utilizzando un formulario tipo multilingue dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. La dichiarazione di distacco contiene le informazioni seguenti:

i) l'identità del trasportatore, ove disponibile, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria qualora tale numero sia disponibile;

ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;

iii) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;

iv) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;

v) la data di inizio e di fine del distacco previste;

vi) il numero di targa dei veicoli a motore;

vii) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio;

b) l'obbligo, per il trasportatore, di assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico e, per il conducente, di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada:

i) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite l'IMI;

<sup>(20)</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

- ii) la prova delle operazioni di trasporto che si svolgono nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;
  - iii) le registrazioni del tachigrafo, in particolare i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;
- c) l'obbligo per il trasportatore di trasmettere, tramite l'interfaccia pubblica connessa all'IMI, dopo il periodo di distacco, su richiesta diretta delle autorità competenti degli Stati membri in cui ha avuto luogo il distacco, copie dei documenti di cui alla lettera b), punti ii) e iii), del presente paragrafo, nonché della documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente relativamente al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio <sup>(21)</sup>, i prospetti orari relativi alle attività di lavoro del conducente e le prove del pagamento.

Il trasportatore invia la documentazione mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI entro otto settimane dalla data della richiesta. Qualora il trasportatore non presenti la documentazione richiesta entro detto termine, le autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco possono chiedere, tramite l'IMI, l'assistenza delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, in conformità degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE. Ove sia presentata tale richiesta di assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento del trasportatore hanno accesso alla dichiarazione di distacco e alle altre informazioni pertinenti presentate dal trasportatore mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI.

Le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento provvedono a fornire alle autorità competenti dello Stato membro ove ha avuto luogo il distacco la documentazione richiesta tramite l'IMI entro 25 giorni lavorativi dalla data della richiesta di assistenza reciproca.

Per accertare se il conducente non debba essere considerato distaccato, ai sensi dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, gli Stati membri possono imporre come misura di controllo soltanto l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, la prova del trasporto internazionale pertinente, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, e le registrazioni del tachigrafo di cui alla lettera b), punto iii), del presente paragrafo.

12. A fini di controllo, il trasportatore provvede a tenere aggiornate nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI le dichiarazioni di distacco di cui al paragrafo 11, lettera a).

13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio dell'IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di 24 mesi.

Uno Stato membro può consentire all'autorità competente di fornire alle parti sociali nazionali tramite mezzi diversi dall'IMI le informazioni pertinenti disponibili nell'ambito dell'IMI, nella misura necessaria ai fini del controllo della conformità alle norme in materia di distacco e conformemente alla legislazione e alle prassi nazionali, a condizione che:

- a) le informazioni riguardino un distacco nel territorio dello Stato membro interessato;
- b) le informazioni siano utilizzate esclusivamente ai fini dell'applicazione delle norme in materia di distacco; e
- c) il trattamento dei dati sia effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679.

14. Entro il 2 febbraio 2021, la Commissione specifica, mediante atto di esecuzione, le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

15. Gli Stati membri evitano inutili ritardi nell'attuazione delle misure di controllo che potrebbero incidere sulla durata e sulle date del distacco.

<sup>(21)</sup> Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro (GU L 288 del 18.10.1991, pag. 32).

16. Le autorità competenti degli Stati membri collaborano strettamente, si prestano reciproca assistenza e si scambiano tutte le informazioni pertinenti, secondo le condizioni previste dalla direttiva 2014/67/UE e dal regolamento (CE) n. 1071/2009.

#### Articolo 2

### Modifica della direttiva 2006/22/CE

La direttiva 2006/22/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

«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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio»;

2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

#### Oggetto

La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 (\*) e (UE) n. 165/2014 (\*\*) del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*).

(\*) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 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).

(\*\*\*) 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).»;

3) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.»;

b) al paragrafo 3, il primo comma e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove che risultano essere mancanti a bordo; ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche.

Dal 1° gennaio 2012, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, aumentare la percentuale minima al 4 %, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare tale decisione, la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. Ciascuno Stato membro organizza i controlli del rispetto della direttiva 2002/15/CE, tenendo conto del sistema di classificazione del rischio previsto all'articolo 9 della presente direttiva. Tali controlli sono effettuati nei confronti di un'impresa di cui uno o più conducenti abbiano ripetutamente o gravemente violato i regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati, nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, e indica se siano stati trasportati passeggeri o merci.»;

4) il quinto comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«La Commissione, se necessario, chiarisce ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le definizioni delle categorie di cui alle lettere a) e b) del primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

#### **Controlli concertati**

Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese.

Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.»;

6) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014 o alla direttiva 2002/15/CE.»;

7) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è modificato come segue:

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006;»;

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«d) garantire lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 8 della presente direttiva per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Lo scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, tramite il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e tutti gli altri organismi che la Commissione può designare mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

### **Scambio di informazioni**

1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:

- a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;
- b) in singoli casi, su richiesta motivata di uno Stato membro.

2. Uno Stato membro fornisce le informazioni richieste da un altro Stato membro a norma del paragrafo 1, lettera b), entro 25 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono solo la mera consultazione di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dalla data di ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente è tenuto a motivare la richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di motivare la richiesta, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che ha ricevuto la richiesta.

Laddove sia difficoltoso o impossibile dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta e spiega i motivi a debita giustificazione di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni al fine di trovare una soluzione.

In caso di ritardi persistenti nella trasmissione delle informazioni allo Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato, la Commissione ne è informata e adotta le misure appropriate.

3. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*).

---

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

(\*\*) Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).»;

9) l'articolo 9 è così modificato:

- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE.

Entro il 2 giugno 2021 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa. Tale formula comune prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»;

b) al paragrafo 2, la seconda frase è soppressa;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III.

Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis della presente direttiva, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle pertinenti disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.»;

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità di controllo competenti dello Stato membro interessato al momento del controllo.

5. Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri mettono a disposizione delle autorità competenti di altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio direttamente accessibile tramite i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 di tale regolamento.»;

10) l'articolo 11 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2.

Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di "altre mansioni", quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, ivi compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve avere luogo, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»;

11) gli articoli da 12 a 15 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 12

#### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.



### Articolo 13

#### Misure di esecuzione

La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, misure di esecuzione aventi, in particolare, gli obiettivi seguenti:

- a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;
- b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le autorità di controllo;
- c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2, della presente direttiva.

### Articolo 14

#### Negoziati con paesi terzi

Al fine dell'applicazione di una normativa equivalente a quella prevista dalla presente direttiva, l'Unione avvia negoziati con i paesi terzi interessati non appena essa sia entrata in vigore.

In attesa della conclusione di tali negoziati, gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sui controlli effettuati sui veicoli dei paesi terzi come indicato all'articolo 17, del regolamento (CE) n. 561/2006.

### Articolo 15

#### Aggiornamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis al fine di modificare gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti che riflettano l'evoluzione delle migliori prassi.

---

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

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 15 bis

#### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (\*).

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

(\*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

13) l'allegato I è così modificato:

a) la parte A è modificata come segue:

i) i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

- «1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;
- 2) per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N<sub>3</sub> o 105 km orari per i veicoli della categoria M<sub>3</sub> (categorie N<sub>3</sub> e M<sub>3</sub> quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*));

---

(\*) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).»;

ii) il punto 4) è sostituito dal seguente:

- «4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

iii) è aggiunto il punto seguente:

- «6) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.»;

b) la parte B è modificata come segue:

i) al primo comma sono aggiunti i punti seguenti:

- «4) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;
- 5) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

ii) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.».



*Articolo 3***Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012**

All'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 sono aggiunti i punti seguenti:

- «13. 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (\*): articolo 8.
14. Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (\*\*): articolo 1, paragrafo 14.

---

(\*) GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

(\*\*) GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49.».

*Articolo 4***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 5***Sanzioni**

1. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1, qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni di tali disposizioni.
2. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1 e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

*Articolo 6***Applicazione intelligente**

Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'esecuzione degli obblighi previsti all'articolo 1 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia di esecuzione a livello nazionale. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

*Articolo 7***Valutazione**

1. La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva, in particolare gli effetti dell'articolo 1, entro il 31 dicembre 2025 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva. La relazione della Commissione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. La relazione è pubblicata.
2. In seguito alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta periodicamente la presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Le risultanze della valutazione sono, se del caso, accompagnate dalle pertinenti proposte.

*Articolo 8***Formazione**

Gli Stati membri cooperano per fornire istruzione e formazione alle autorità di controllo sulla base degli attuali sistemi di applicazione delle norme.

I datori di lavoro sono responsabili di garantire che i rispettivi conducenti acquisiscano conoscenze in merito ai loro diritti e obblighi derivanti dalla presente direttiva.

*Articolo 9***Recepimento**

1. Entro il 2 febbraio 2022, gli Stati membri adottano e pubblicano le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali misure a decorrere dal 2 febbraio 2022.

Le misure adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 10***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 11***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

D.M. SASSOLI

*Per il Consiglio*

*La presidente*

J. KLOECKNER

---

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

► **B**    **REGOLAMENTO (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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020	L 249	1	31.7.2020

**▼B****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**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

## CAPO I

**PRINCIPI, AMBITO D'APPLICAZIONE E REQUISITI***Articolo 1***Oggetto e principi****▼M1**

1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti(CE) n. 1071/2009 <sup>(1)</sup>, (CE) n. 1072/2009 <sup>(2)</sup>, (CE) n. 1073/2009 <sup>(3)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, alle direttive 92/6/CEE <sup>(5)</sup> e 92/106/CEE <sup>(6)</sup> del Consiglio

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

<sup>(6)</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

**▼M1**

e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE <sup>(1)</sup>, 2014/67/UE <sup>(2)</sup> e (UE) 2020/1057 <sup>(3)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio.

**▼B**

I tachigrafi rispondono, per quanto riguarda le loro condizioni di costruzione, di installazione, di uso e di controllo, alle prescrizioni del presente regolamento.

2. Il presente regolamento stabilisce le condizioni e i requisiti applicabili all'utilizzo delle informazioni e dei dati, diversi dai dati personali, registrati, elaborati o memorizzati dai tachigrafi per fini diversi dalla verifica di conformità agli atti di cui al paragrafo 1.

*Articolo 2***Definizioni**

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006.

2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «tachigrafo» o «apparecchio di controllo», l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli del movimento, compresa la velocità, di tali veicoli, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, e dei dettagli di determinati periodi di attività dei loro conducenti;
- b) «unità di bordo», il tachigrafo escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza del presente regolamento; l'unità di bordo è costituita, tra l'altro, da un'unità di elaborazione, una memoria di dati, una funzione di misurazione del tempo, due interfacce per carte intelligenti (per conducente e secondo conducente), una stampante, un dispositivo di visualizzazione, connettori e dispositivi per l'immissione di dati da parte dell'utente;
- c) «sensore di movimento», una parte del tachigrafo che fornisce un segnale rappresentativo della velocità del veicolo e/o della distanza percorsa;

<sup>(1)</sup> Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1996 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI») (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

<sup>(3)</sup> Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49).;

**▼B**

- d) «carta tachigrafica», una carta a microprocessore destinata all'uso con il tachigrafo, che consente l'identificazione da parte del tachigrafo del ruolo del titolare della carta e consente il trasferimento e l'archiviazione dei dati;
- e) «foglio di registrazione», un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare in un tachigrafo analogico e su cui i dispositivi di marcatura del tachigrafo analogico incidono le informazioni da registrare in maniera continuativa;
- f) «carta del conducente», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un determinato conducente, che identifica il conducente e consente l'archiviazione dei dati sull'attività del conducente;
- g) «tachigrafo analogico», un tachigrafo che usa un foglio di registrazione in conformità del presente regolamento;
- h) «tachigrafo digitale», un tachigrafo che usa una carta tachigrafica in conformità del presente regolamento;
- i) «carta di controllo», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e, facoltativamente, il funzionario di controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati, nelle carte del conducente e, facoltativamente, nelle carte dell'officina per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;
- j) «carta dell'azienda», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'impresa di trasporto stradale che deve usare veicoli muniti di tachigrafo, che identifica l'impresa di trasporto e consente la visualizzazione, il trasferimento e la stampa dei dati archiviati nel tachigrafo che sono stati bloccati da tale impresa di trasporto;
- k) «carta dell'officina», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro al personale designato di un produttore di tachigrafi, un installatore, un costruttore di veicoli o un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibratura e l'attivazione dei tachigrafi e/o il loro trasferimento;
- l) «attivazione», la fase in cui il tachigrafo diventa pienamente operativo e in grado di assolvere a tutte le sue funzioni, comprese quelle di sicurezza, tramite l'uso di una carta dell'officina;
- m) «calibratura» del tachigrafo digitale, l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo, compresa l'identificazione e le caratteristiche del veicolo, da conservare nella memoria di dati tramite l'uso di una carta dell'officina;
- n) «trasferimento», la copia, unitamente alla firma digitale, di una parte o di una serie completa di file di dati, registrati nella memoria di dati dell'unità di bordo o nella memoria della carta tachigrafica, a condizione che tale procedura non modifichi o cancelli i dati memorizzati;

**▼B**

- o) «anomalia», un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante da un tentativo di frode;
- p) «guasto», un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante dal cattivo o mancato funzionamento di un apparecchio;
- q) «installazione», montaggio di un tachigrafo su un veicolo;
- r) «carta non valida», una carta individuata come difettosa, o la cui autenticazione iniziale è stata respinta, ovvero la cui data di inizio di validità non è ancora stata raggiunta, o la cui data di scadenza è stata superata;
- s) «controllo periodico», un insieme di operazioni effettuate per verificare il corretto funzionamento del tachigrafo, la corrispondenza tra le impostazioni e i parametri del veicolo e l'assenza di un eventuale collegamento del tachigrafo a dispositivi di manipolazione;
- t) «riparazione», qualunque riparazione di un sensore di movimento o di un'unità di bordo che comporta l'interruzione dell'alimentazione di energia o del suo collegamento ad altri componenti del tachigrafo, ovvero l'apertura del sensore di movimento o dell'unità di bordo;
- u) «omologazione», la procedura in base alla quale uno Stato membro, ai sensi dell'articolo 13, certifica che il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica da immettere nel mercato soddisfano i requisiti del presente regolamento;
- v) «interoperabilità», la capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali sottostanti di scambiare dati e di condividere informazioni;
- w) «interfaccia», strumento posto tra sistemi che fornisce i mezzi attraverso i quali detti sistemi possono collegarsi e interagire;
- x) «misurazione del tempo», una registrazione digitale permanente del tempo (data e ora) universale coordinato (UTC);
- y) «regolazione dell'ora», regolazione automatica dell'ora ad intervalli regolari ed entro un margine di tolleranza massimo di un minuto o una regolazione effettuata durante la calibratura;
- z) «standard aperto», uno standard definito in un documento contenente le relative specifiche disponibile gratuitamente o a un prezzo simbolico, che può essere copiato, divulgato o usato a titolo gratuito o previo pagamento di un importo simbolico.

*Articolo 3***Ambito di applicazione**

1. I tachigrafi sono installati e utilizzati sui veicoli immatricolati in uno Stato membro adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci e a cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.

**▼B**

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

3. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006; essi ne informano immediatamente la Commissione.

**▼M1**

4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

- a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;
- b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili fino al 30 settembre 2011;
- c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e
- d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

4 *bis*. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, i veicoli muniti di tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione<sup>(1)</sup> operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.

**▼B**

5. Gli Stati membri possono disporre per i trasporti nazionali l'installazione e l'utilizzazione di tachigrafi, in conformità del presente regolamento, in qualsiasi veicolo per il quale dette installazione e utilizzazione non siano altrimenti richieste a norma del paragrafo 1.

*Articolo 4***Requisiti e dati da registrare**

1. I tachigrafi, compresi i componenti esterni, le carte tachigrafiche e i fogli di registrazione soddisfano rigorosi requisiti tecnici o di altro genere in modo da consentire la corretta attuazione del presente regolamento.

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



**▼B**

2. Il tachigrafo e le carte tachigrafiche sono conformi ai seguenti requisiti.

Essi:

- registrano dati relativi al conducente, alla sua attività e al veicolo che siano accurati e attendibili,
- sono sicuri, specialmente al fine di garantire l'integrità e l'origine della fonte dei dati registrati dalle unità di bordo e dai sensori di movimento e da essi ricavati,
- sono interoperabili tra le varie generazioni di unità di bordo e carte tachigrafiche,
- consentono una efficace verifica di conformità al presente regolamento e ad altri atti giuridici,

**▼M1**

— hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento,

**▼B**

— sono di facile impiego.

3. I tachigrafi digitali registrano i seguenti dati:

- a) distanza percorsa e velocità del veicolo;
- b) misurazione del tempo;
- c) punti di posizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1;
- d) identità del conducente;
- e) attività del conducente;
- f) dati di controllo, di calibratura e di riparazione del tachigrafo, inclusa l'identificazione dell'officina;
- g) anomalie e guasti.

4. I tachigrafi analogici registrano almeno i dati di cui al paragrafo 3, lettere a), b) ed e).

5. L'accesso ai dati memorizzati nel tachigrafo e nella carta tachigrafica possono essere concessi in qualsiasi momento:

- a) alle autorità di controllo competenti;
- b) all'impresa di trasporto interessata, affinché possa assolvere ai propri obblighi di legge, in particolare quelli di cui agli articoli 32 e 33.

6. I dati sono trasferiti nel minor tempo possibile alle imprese di trasporto o ai conducenti.

7. I dati registrati dal tachigrafo che è possibile trasmettere o raccogliere tramite il tachigrafo, mediante connessione senza fili o elettronicamente, sono resi sotto forma compatibile con i protocolli disponibili al pubblico secondo quanto definito negli standard aperti.

8. Onde assicurare che i tachigrafi e le carte tachigrafiche rispondano ai principi e ai requisiti del presente regolamento, in particolare del presente articolo, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo, prevedendo in particolare i mezzi tecnici relativi alle modalità di adempimento dei suddetti requisiti. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

**▼B**

9. Le disposizioni di cui al paragrafo 8 si basano, laddove sia opportuno, su norme e garantiscono l'interoperabilità e la compatibilità tra le varie versioni e generazioni di unità di bordo e tutte le carte tachigrafiche.

*Articolo 5***Funzioni del tachigrafo digitale**

I tachigrafi digitali svolgono le seguenti funzioni:

- misurazione della velocità e della distanza,
- controllo delle attività del conducente e delle condizioni di guida,
- controllo dell'inserimento e dell'estrazione delle carte tachigrafiche,
- registrazione delle immissioni manuali da parte del conducente,
- calibratura,
- registrazione automatica dei punti di posizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1,
- verifica delle attività di controllo,
- rilevamento e registrazione di anomalie e guasti,
- lettura della memoria di dati e registrazione e memorizzazione nella memoria di dati,
- lettura delle carte tachigrafiche e registrazione e memorizzazione nelle carte tachigrafiche,
- visualizzazione, segnalazione, stampa e trasferimento di dati verso dispositivi esterni,
- regolazione dell'ora e misurazione del tempo,
- comunicazione a distanza,
- gestione dei blocchi di un'impresa,
- prove incorporate e prove automatiche.

*Articolo 6***Visualizzazione e segnalazione**

1. Le informazioni contenute nei tachigrafi digitali e nella carta tachigrafica relative alle attività del veicolo e ai conducenti e secondi conducenti sono visualizzate in modo chiaro, inequivocabile ed ergonomico.

2. Sono visualizzate le seguenti informazioni:

- a) ora;
- b) modalità di funzionamento;
- c) attività del conducente:
  - se l'attività in corso è la guida, il periodo di guida del conducente continuo in corso e il periodo cumulato di interruzione in corso,

**▼B**

— se l'attività in corso è disponibilità/altre attività/riposo o interruzione la durata di tale attività (a partire dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso;

d) dati relativi alle segnalazioni;

e) dati relativi all'accesso guidato da menù.

Possono essere visualizzate altre informazioni, a condizione che siano chiaramente distinte da quelle di cui al presente paragrafo.

3. Al fine di agevolare il rispetto della legislazione applicabile, i tachigrafi digitali inviano ai conducenti un segnale di avviso quando rilevano un'anomalia e/o un guasto e prima del superamento del periodo massimo di guida continuo consentito.

4. I segnali sono visivi e possono essere anche acustici. I segnali di avviso hanno una durata di almeno 30 secondi, a meno che l'utente non confermi di averne preso atto premendo un tasto qualsiasi del tachigrafo. La causa della segnalazione deve essere visualizzata e deve rimanere visibile fino a quando l'utente non abbia confermato di averne preso atto mediante l'uso di un apposito tasto o comando del tachigrafo.

5. Onde assicurare che i tachigrafi rispondano ai requisiti del presente articolo in materia di visualizzazione e segnalazione, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

**▼M1***Articolo 7***Protezione dei dati**

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e ai regolamenti (CE) n. 561/2006, (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009, alle direttive 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/106/CEE, nonché, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Gli Stati membri assicurano, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:

a) l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8;

b) l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi; e

**▼ M1**

c) la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.

3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.

4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.

**▼ B**

## CAPO II

## TACHIGRAFO INTELLIGENTE

*Articolo 8***Registrazione della posizione del veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero****▼ M1**

1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, e nel secondo comma, si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.

**▼ B**

2. Riguardo alla connessione del tachigrafo a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare, di cui al paragrafo 1, si fa uso unicamente delle connessioni ai servizi che gestiscono un servizio di posizionamento a titolo gratuito. Nel tachigrafo non sono archiviati permanentemente altri dati oltre a quelli espressi, ove possibile, in coordinate geografiche, per la determinazione dei luoghi di cui

**▼B**

al paragrafo 1. I dati sulla posizione che devono essere temporaneamente memorizzati per consentire la registrazione automatica dei punti di cui al paragrafo 1 o per dare impulso al sensore di movimento non sono accessibili ad alcun utente e sono automaticamente cancellati non appena cessano di essere necessari alle suddette operazioni.

*Articolo 9***Diagnosi precoce remota di eventuale manomissione o uso improprio**

1. Al fine di agevolare i controlli su strada mirati da parte delle autorità di controllo competenti, i tachigrafi installati sui veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11 possono comunicare con tali autorità mentre il veicolo è in movimento.

**▼M1**

2. Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.

3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo autorizzate ad accertare le infrazioni degli atti legislativi dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.

**▼B**

4. I dati scambiati durante la comunicazione sono limitati ai dati necessari ai fini dei controlli su strada mirati dei veicoli muniti di un tachigrafo potenzialmente manomesso o usato impropriamente. Tali dati si riferiscono alle seguenti anomalie o dati registrati dal tachigrafo:

- il più recente tentativo di violazione della sicurezza,
- la più lunga interruzione dell'alimentazione di energia,
- guasto del sensore,
- errore dei dati di movimento,
- dati contrastanti sul movimento del veicolo,
- guida in assenza di una carta valida,
- inserimento della carta durante la guida,
- dati relativi alla regolazione dell'ora,

**▼B**

- dati relativi alla calibratura, comprese le date delle due calibrature più recenti,
- numero d'immatricolazione del veicolo,
- velocità registrata dal tachigrafo,

**▼M1**

- superamento del periodo di guida massimo.

**▼B**

5. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini della verifica della conformità al presente regolamento. Non sono trasmessi a entità diverse dalle autorità che controllano i periodi di guida e di riposo e da organi giudiziari, nel contesto di un procedimento giudiziario in corso.

6. I dati possono essere memorizzati unicamente dalle autorità di controllo per la durata di un controllo su strada e vengono eliminati al più tardi tre ore dopo la loro trasmissione a meno che non indichino un'eventuale manomissione o un eventuale uso improprio del tachigrafo. Se nel corso della fase successiva del controllo su strada la manomissione o l'uso improprio non sono confermati, i dati trasmessi sono eliminati.

7. Le imprese di trasporto che utilizzano il veicolo sono tenute a informare i conducenti della possibilità di una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce di eventuale manomissione o uso improprio dei tachigrafi.

8. Una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce del tipo descritto nel presente articolo non può in alcun caso determinare l'automatica applicazione di ammende o penali per il conducente o l'impresa di trasporto. L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, può decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sul tachigrafo. L'esito della comunicazione remota non preclude l'effettuazione di controlli casuali su strada da parte delle autorità competenti, sulla base del sistema di classificazione del rischio introdotto dall'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

*Articolo 10***Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti**

I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11 possono essere muniti di interfacce standardizzate che consentono di usare i dati registrati o generati dal tachigrafo nel modo funzionamento, mediante un dispositivo esterno, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) l'interfaccia non pregiudica l'autenticità e l'integrità dei dati del tachigrafo;
- b) l'interfaccia è conforme alle norme dettagliate di cui all'articolo 11;
- c) il dispositivo esterno connesso all'interfaccia ha accesso ai dati personali, inclusi i dati relativi alla geolocalizzazione, solo previo consenso documentabile del conducente cui i dati si riferiscono.

**▼ M1**

I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.

**▼ B***Articolo 11***Norme dettagliate per i tachigrafi intelligenti****▼ M1**

Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

Entro il 21 agosto 2021 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma.

Entro il 21 febbraio 2022 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a *bis*), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma:

**▼ B**

- a) per quanto concerne le funzionalità del tachigrafo intelligente di cui al presente capo, esse includono i requisiti necessari per garantire la sicurezza, l'accuratezza e l'affidabilità dei dati quali forniti al tachigrafo dal servizio di posizionamento satellitare e dalla tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 8 e 9;
- b) specificano le diverse condizioni e requisiti affinché il servizio di posizionamento satellitare e della tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 8 e 9 sia esterno o integrato nel tachigrafo e, qualora sia esterno, specificano le condizioni di uso del segnale di posizionamento satellitare come secondo sensore di movimento;
- c) specificano gli standard necessari per l'interfaccia di cui all'articolo 10. Siffatti standard possono includere una norma in materia di distribuzione di diritti di accesso ai conducenti, alle officine, alle imprese di trasporto e di ruoli relativi al controllo dei dati registrati dal tachigrafo che si basano su un sistema di autenticazione/autorizzazione definito per l'interfaccia, come un certificato per ciascun livello di accesso, e fatta salva la sua fattibilità tecnica.



CAPO III  
OMOLOGAZIONE

*Articolo 12*

**Applicazioni**

1. I produttori o i loro agenti presentano una domanda di omologazione di un tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica alle autorità di omologazione designate a tale scopo da ciascuno Stato membro.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 2 marzo 2015 la denominazione e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1, e successivamente forniscono aggiornamenti, in funzione delle necessità. La Commissione pubblica un elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet e la mantiene aggiornata.

3. Una domanda di omologazione è accompagnata dalle specifiche appropriate, ivi incluse le necessarie informazioni sui sigilli, e dai certificati di sicurezza, funzionalità e interoperabilità. Il certificato di sicurezza è rilasciato da un organismo di certificazione riconosciuto designato dalla Commissione.

I certificati di funzionalità è rilasciato al produttore dall'autorità competente per l'omologazione.

Il certificato di interoperabilità è rilasciato da un unico laboratorio sotto l'autorità e la responsabilità della Commissione.

4. Per il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica:

a) il certificato di sicurezza, relativamente all'unità di bordo, alle carte tachigrafiche, al sensore di movimento e alla connessione al ricevitore GNSS, ove il GNSS non sia integrato nelle unità di bordo, attesta quanto segue:

i) la conformità con gli obiettivi di sicurezza;

ii) l'espletamento delle seguenti funzioni di sicurezza: identificazione e autenticazione, autorizzazione, riservatezza, responsabilità, integrità, verifica, accuratezza e affidabilità del servizio;

b) il certificato di funzionalità attesta che l'articolo collaudato soddisfa i pertinenti requisiti a livello di funzioni svolte, di caratteristiche ambientali, di caratteristiche di compatibilità elettromagnetica, di conformità ai requisiti fisici e ad altri standard applicabili;

c) il certificato di interoperabilità attesta che l'articolo collaudato è pienamente interoperabile con i necessari modelli di tachigrafi o carte tachigrafiche.

5. Eventuali modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione devono essere notificati all'autorità che ha omologato l'apparecchio prima della loro attuazione. Tale autorità conferma al produttore l'estensione dell'omologazione oppure richiede un aggiornamento o una conferma dei certificati funzionale, di sicurezza e/o di interoperabilità pertinenti.



**▼B**

6. Non è possibile presentare una domanda relativa a qualunque tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica a più di uno Stato membro.

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate di applicazione uniforme del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

*Articolo 13***Concessione dell'omologazione**

Ogni Stato membro concede l'omologazione a qualsiasi modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica conforme alle prescrizioni di cui agli articoli 4 e 11 sempre che lo Stato membro sia in grado di controllare la conformità della produzione al modello omologato.

Ogni modifica o aggiunta a un modello omologato, deve ricevere un'ulteriore omologazione dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione iniziale.

*Articolo 14***Marchio di omologazione**

Gli Stati membri assegnano al richiedente un marchio di omologazione in conformità di un modello prestabilito per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica da essi omologato ai sensi dell'articolo 13 e dell'allegato II. Tali modelli sono adottati dalla Commissione, mediante atti di esecuzione, in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

*Articolo 15***Omologazione o rifiuto**

Le autorità competenti dello Stato membro alle quali è stata presentata la domanda di omologazione trasmettono a quelle degli altri Stati membri, entro il termine di un mese, una copia della scheda di omologazione corredata di una copia dei documenti descrittivi necessari, anche con riguardo ai sigilli, per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica che esse omologano. Qualora le autorità competenti non concedano l'omologazione, comunicano il rifiuto dell'omologazione alle autorità degli altri Stati membri, insieme con la motivazione della decisione.

*Articolo 16***Conformità dell'apparecchio all'omologazione**

1. Qualora lo Stato membro che ha proceduto all'omologazione di cui all'articolo 13 constati che delle unità di bordo, dei sensori di movimento, dei fogli di registrazione o delle carte tachigrafiche recanti il marchio di omologazione da esso assegnato non sono conformi al modello che ha omologato, esso adotta le misure necessarie per assicurare la conformità della fabbricazione al modello omologato. Le misure adottate possono giungere, se necessario, fino al ritiro dell'omologazione.

**▼B**

2. Lo Stato membro che ha accordato un'omologazione deve revocarla se l'unità di bordo, il sensore di movimento, il foglio di registrazione o la carta tachigrafica che hanno formato oggetto dell'omologazione non sono conformi al presente regolamento o presentano, nell'uso, un difetto di ordine generale che li renda inadatti alla loro destinazione.

3. Se lo Stato membro che ha accordato un'omologazione è informato da un altro Stato membro dell'esistenza di uno dei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, esso adotta, dopo aver consultato lo Stato membro notificante, le misure previste nei suddetti paragrafi, fatto salvo il paragrafo 5.

4. Lo Stato membro che constata l'esistenza di uno dei casi previsti al paragrafo 2 può sospendere l'immissione sul mercato e la messa in servizio dell'unità di bordo, del sensore di movimento, del foglio di registrazione o della carta tachigrafica interessati fino a nuovo avviso. Lo stesso avviene nei casi previsti al paragrafo 1 per le unità di bordo, i sensori di movimento, i fogli di registrazione o le carte tachigrafiche dispensati dalla verifica UE iniziale, se il produttore, dopo essere stato avvertito, non li rende conformi al modello omologato o alle prescrizioni del presente regolamento.

In ogni caso le autorità competenti degli Stati membri si informano reciprocamente e informano la Commissione, entro un mese, della revoca di un'omologazione precedentemente accordata o di qualsiasi altra misura presa in conformità dei paragrafi 1, 2 o 3, nonché dei motivi che giustificano tali provvedimenti.

5. Qualora uno Stato membro che ha concesso un'omologazione contesti l'esistenza di uno dei casi previsti dai paragrafi 1 e 2, di cui è stato informato, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la vertenza e ne tengono informata la Commissione.

Qualora, nel termine di quattro mesi dal momento della notifica di cui al paragrafo 3, i contatti tra gli Stati membri non abbiano condotto a un accordo, la Commissione, dopo aver consultato gli esperti di tutti gli Stati membri ed esaminato tutti i fattori pertinenti, quali i fattori economici e tecnici, adotta, entro un termine di sei mesi dalla scadenza di tale periodo di quattro mesi, una decisione che viene notificata agli Stati membri interessati e comunicata contemporaneamente agli altri Stati membri. In ciascun caso la Commissione fissa il termine per l'esecuzione della propria decisione.

*Articolo 17***Omologazione dei fogli di registrazione**

1. Il richiedente dell'omologazione per un modello di foglio di registrazione precisa nel modulo di domanda il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il foglio di registrazione in questione è destinato a essere utilizzato e fornisce, per il collaudo del foglio di registrazione, un apparecchio adeguato del (dei) tipo(i) appropriato(i).

2. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro indicano, sulla scheda di omologazione del modello di foglio di registrazione, il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il modello di foglio di registrazione può essere utilizzato.



#### *Articolo 18*

##### **Giustificazione delle decisioni di rifiuto**

Ogni decisione di rifiuto o di ritiro dell'omologazione di un modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica adottata in base al presente regolamento è motivata in maniera dettagliata. Essa è notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso offerte dalla legislazione vigente nello Stato membro in questione e dei termini per la presentazione dei ricorsi stessi.

#### *Articolo 19*

##### **Riconoscimento dei tachigrafi omologati**

Gli Stati membri non rifiutano l'immatricolazione né vietano la messa in circolazione o l'uso dei veicoli muniti di tachigrafo per motivi riguardanti tale apparecchio, se quest'ultimo è munito del marchio di omologazione di cui all'articolo 14 e della targhetta di installazione di cui all'articolo 22, paragrafo 4.

#### *Articolo 20*

##### **Sicurezza**

1. I produttori progettano, collaudano ed esaminano le unità di bordo, i sensori di movimento e le carte tachigrafiche messi in produzione in modo da rilevare le vulnerabilità che emergono in tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto e impedire o limitare il loro possibile sfruttamento. La frequenza dei test è stabilita, entro un periodo massimo di due anni, dallo Stato membro che ha emesso la scheda di omologazione.

2. A tal fine, i produttori presentano la documentazione necessaria per l'analisi di vulnerabilità all'organismo di certificazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

3. Ai fini del paragrafo 1 l'organismo di certificazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, effettua test sulle unità di bordo, sui sensori di movimento e sulle carte tachigrafiche per confermare che le vulnerabilità note non possano essere sfruttate da singoli in possesso di conoscenze di dominio pubblico.

4. Se, nel corso dei test di cui al paragrafo 1, si rilevano vulnerabilità in elementi del sistema (unità di bordo, sensori di movimento e carte tachigrafiche), la loro immissione sul mercato non è autorizzata. Se nel corso delle prove di cui al paragrafo 3 si rilevano vulnerabilità riguardo a elementi già sul mercato, il produttore o l'organismo di certificazione ne informano le autorità competenti dello Stato membro che ha concesso l'omologazione. Le suddette autorità competenti adottano tutte le misure necessarie affinché il problema sia affrontato, in particolare da parte del produttore, e informa immediatamente la Commissione delle vulnerabilità rilevate e delle misure previste o adottate, compresa, ove necessario, la revoca dell'omologazione in conformità con l'articolo 16, paragrafo 2.

*Articolo 21***Test sul campo**

1. Gli Stati membri possono autorizzare test sul campo per i tachigrafi che non sono stati ancora omologati. Tali autorizzazioni dei test sul campo formano oggetto di riconoscimento reciproco da parte degli Stati membri.
2. I conducenti e le imprese di trasporto che partecipano ai test sul campo devono ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 561/2006. Al fine di dimostrare la conformità, i conducenti devono seguire la procedura descritta nell'articolo 35, paragrafo 2, del presente regolamento.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure da seguire per condurre test sul campo e i moduli da utilizzare al fine di monitorare tali test. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

## CAPO IV

**INSTALLAZIONE E ISPEZIONI***Articolo 22***Installazione e riparazione**

1. Sono autorizzati a effettuare le operazioni di installazione e riparazione dei tachigrafi soltanto gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati a tal fine dalle autorità competenti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 24.
2. Gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati sigillano il tachigrafo, conformemente alle specifiche incluse nella scheda di omologazione di cui all'articolo 15, dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, in modo da assicurare che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.
3. L'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli autorizzato appone un marchio particolare sui sigilli apposti e inoltre, per i tachigrafi digitali, inserisce i dati elettronici di sicurezza che consentono i controlli di autenticazione. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro trasmettono alla Commissione il registro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza utilizzati, nonché le necessarie informazioni relative a tali dati. La Commissione, su richiesta, rende accessibili tali informazioni agli Stati membri.
4. Al fine di assicurare che l'installazione del tachigrafo è stata effettuata conformemente alle prescrizioni del presente regolamento una targhetta di installazione è apposta in modo da essere chiaramente visibile ed agevolmente accessibile.
5. I componenti del tachigrafo sono sigillati come specificato nella scheda di omologazione. Sono sigillate eventuali connessioni al tachigrafo potenzialmente vulnerabili rispetto a manomissioni, compresa la connessione tra il sensore di movimento e la scatola del cambio nonché, se del caso, la targhetta di montaggio.

**▼B**

La rimozione o la rottura di un sigillo è effettuata solamente:

- da installatori o da officine autorizzati dalle autorità competenti di cui all'articolo 24 a fini di riparazione, manutenzione o ricalibratura del tachigrafo, o da funzionari di controllo adeguatamente formati e, ove necessario, autorizzati a fini di controllo,
- a fini di riparazione o modifica del veicolo che alteri il sigillo. In siffatti casi, deve trovarsi a bordo del veicolo una giustificazione per iscritto della rimozione dei sigilli nella quale si dichiarino la data e l'ora in cui si sono infranti i sigilli. La Commissione elabora mediante atti di esecuzione un modulo di giustificazione per iscritto.

**▼M1**

I sigilli rimossi o rotti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione o rottura. Qualora i sigilli siano stati rimossi o rotti a fini di controllo, essi possono essere sostituiti da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico senza indebito ritardo.

Qualora un funzionario di controllo rimuova un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le informazioni seguenti:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.

**▼B***Articolo 23***Ispezioni dei tachigrafi**

1. I tachigrafi sono sottoposti a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. Ispezioni periodiche sono condotte almeno ogni due anni.
2. I controlli di cui al paragrafo 1 verificano almeno:
  - che il tachigrafo sia installato correttamente ed idoneo al veicolo,

**▼B**

- il corretto funzionamento del tachigrafo,
- la presenza del marchio di omologazione sul tachigrafo,
- la presenza della targhetta di montaggio,
- l'integrità e l'efficacia di tutti i sigilli,
- l'assenza di eventuali collegamenti del tachigrafo a dispositivi di manipolazione,
- le dimensioni dei pneumatici e la circonferenza effettiva dei pneumatici.

3. Le officine che conducono le ispezioni redigono una relazione sull'ispezione laddove debba essere posto rimedio a irregolarità di funzionamento del tachigrafo emerse a seguito di un'ispezione periodica o condotta su richiesta specifica dell'autorità nazionale competente. Essi tengono inoltre un elenco di tutte le relazioni redatte sulle ispezioni.

4. Le relazioni sulle ispezioni sono conservate almeno per i due anni successivi alla loro stesura. Gli Stati membri decidono durante tale periodo se le relazioni sulle ispezioni devono essere trattenute o trasmesse all'autorità competente. Qualora conservi le relazioni sulle ispezioni, l'officina, le mette a disposizione insieme alle calibrature eseguite nel corso del periodo in questione su richiesta dell'autorità competente.

*Articolo 24***Autorizzazione di installatori, officine e costruttori del veicolo**

1. Gli Stati membri autorizzano, sottopongono a controlli regolari e certificano gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli che possono effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni dei tachigrafi.

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli siano competenti e affidabili. A tale scopo istituiscono e pubblicano un insieme di chiare procedure e provvedono affinché vengano soddisfatti i criteri minimi seguenti:

- a) il personale abbia ricevuto una formazione adeguata;
- b) le attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti siano disponibili;
- c) gli installatori, le officine e i costruttori del veicolo godano di buona reputazione.

3. Le verifiche degli installatori o delle officine autorizzati sono condotte nel modo seguente:

- a) gli installatori e le officine autorizzati sono sottoposti, almeno ogni due anni, a una verifica delle procedure da loro applicate durante la manipolazione dei tachigrafi. La verifica si concentra in particolare sulle misure di sicurezza adottate e sulla gestione delle carte dell'officina. Gli Stati membri possono effettuare tali verifiche senza condurre una visita in loco;

**▼B**

b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine autorizzati per controllare le calibrature, le ispezioni e le installazioni eseguite. Tali verifiche, nel corso di un anno, riguardano almeno il 10 % dell'insieme degli installatori e delle officine autorizzati.

4. Gli Stati membri e le rispettive autorità competenti prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori, officine, e imprese di trasporto stradale. In particolare, in caso di rischio grave di conflitto di interessi, sono adottate ulteriori misure specifiche affinché l'installatore o l'officina rispetti il presente regolamento.

5. Le autorità competenti degli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione, se possibile elettronicamente, le liste degli installatori e delle officine autorizzati e delle carte loro rilasciate. La Commissione pubblica tali liste sul suo sito Internet.

6. Le autorità competenti degli Stati membri revocano l'omologazione, temporaneamente o definitivamente, agli installatori, alle officine e ai costruttori del veicolo che non adempiono agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento.

*Articolo 25***Carte dell'officina**

1. La durata di validità delle carte dell'officina non supera un anno. Al momento del rinnovo della carta dell'officina, l'autorità competente provvede affinché l'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli soddisfino i criteri di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

2. L'autorità competente rinnova una carta dell'officina entro 15 giorni lavorativi dalla ricezione di una valida richiesta di rinnovo e di tutta la necessaria documentazione. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta dell'officina, l'autorità competente fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una richiesta circostanziata a tale scopo. L'autorità competente tiene un registro delle carte smarrite, rubate o difettose.

3. Qualora uno Stato membro revochi l'omologazione di un installatore, di un'officina o dei costruttori del veicolo di cui all'articolo 24, deve anche revocare le carte di officina loro rilasciate.

4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione delle carte dell'officina distribuite agli installatori, alle officine e ai costruttori del veicolo autorizzati.

## CAPO V

**CARTE DEL CONDUCENTE***Articolo 26***Rilascio delle carte del conducente**

1. La carte del conducente sono rilasciate, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. La carta è rilasciata entro un mese dalla ricezione della richiesta e di tutta la necessaria documentazione da parte dell'autorità competente.

**▼B**

2. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, si intende per «residenza normale» il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso di una persona i cui legami professionali siano situati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che pertanto sia indotta a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia quella del luogo dei legami personali, purché la persona vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è richiesta allorché la persona effettui un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata.

3. I conducenti forniscono le prove del luogo della loro residenza normale con tutti i mezzi, quali, ad esempio, la carta d'identità o qualsiasi altro documento valido. Qualora le autorità competenti dello Stato membro che rilascia la carta del conducente abbiano dubbi circa la validità della dichiarazione relativa alla residenza normale, o anche ai fini di taluni controlli specifici, dette autorità possono chiedere qualsiasi informazione o prova supplementare.

4. Gli Stati membri possono, in casi debitamente giustificati ed eccezionali, rilasciare una carta del conducente temporanea e non rinnovabile, valida per un periodo massimo di 185 giorni, a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro oppure in uno Stato che è parte contraente dell'accordo AETR, a condizione che tale conducente abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa stabilita nello Stato membro di rilascio e presenti, nella misura in cui si applichi il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, l'attestato di conducente di cui a tale regolamento.

Sulla base dei dati forniti dagli Stati membri, la Commissione sorveglia attentamente l'applicazione del presente paragrafo. Essa riferisce i propri accertamenti ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio e si accerta in particolare se le carte del conducente temporanee provochino eventuali conseguenze negative sul mercato del lavoro e che non siano rilasciate di consuetudine carte temporanee a conducenti nominativamente individuati in più di un'occasione. In tali casi, la Commissione può presentare un'appropriata proposta legislativa volta alla revisione del presente paragrafo.

5. Le autorità competenti dello Stato membro di rilascio adottano le misure adeguate per assicurarsi che il richiedente non sia già titolare di una carta di conducente in corso di validità e personalizzano la carta del conducente facendo sì che i relativi dati siano visibili e sicuri.

6. La durata di validità della carta del conducente non è superiore a cinque anni.

7. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa tranne qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che la carta è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare oppure che la carta in suo possesso è stata

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).



**▼B**

ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro di rilascio il più presto possibile, indicando i motivi del ritiro o della sospensione. Se si prevede che per la restituzione della carta siano necessarie più di due settimane, lo Stato membro che procede alla sospensione o al ritiro informa lo Stato membro di rilascio, entro le due settimane, dei motivi della sospensione o del ritiro.

**▼M1**

7 *bis* L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.

**▼B**

8. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per impedire la falsificazione delle carte del conducente.

9. Il presente articolo non osta a che uno Stato membro rilasci una carta del conducente a un conducente che ha la sua residenza normale in una parte del territorio di tale Stato membro a cui non si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, purché in tali casi si applichino le pertinenti disposizioni del presente regolamento.

*Articolo 27***Utilizzo delle carte del conducente**

1. La carta del conducente è personale.
2. Il conducente non può essere titolare di più di una carta valida del conducente ed è autorizzato solamente a usare la propria carta personalizzata. È vietato l'uso di carte difettose o il cui periodo di validità sia scaduto.

*Articolo 28***Rinnovo delle carte del conducente**

1. Qualora il conducente desideri rinnovare la sua carta del conducente, deve presentare domanda presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale al più tardi entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della carta.
2. Se, in caso di rinnovo, lo Stato membro di residenza normale del conducente è diverso da quello che ha rilasciato la sua attuale carta, e qualora sia richiesto alle autorità del primo Stato membro di procedere al rinnovo della carta del conducente, esse informano le autorità che hanno rilasciato la carta in scadenza dei motivi esatti del rinnovo della medesima.
3. In caso di richiesta di rinnovo di una carta il cui periodo di validità è prossimo a scadenza, l'autorità competente fornisce una nuova carta prima della data di scadenza, a condizione che la richiesta sia stata inoltrata entro i termini previsti al paragrafo 1.



#### *Articolo 29*

##### **Carte rubate, smarrite o difettose**

1. Le autorità che rilasciano la carta registrano le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità.
2. In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente la restituisce all'autorità competente dello Stato membro della sua residenza normale. Il furto della carta del conducente è formalmente dichiarato alle autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto.
3. Qualsiasi smarrimento della carta del conducente è oggetto di formale dichiarazione alle autorità competenti dello Stato di rilascio e presso quelle dello Stato membro di residenza normale del conducente, ove non siano le medesime.
4. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale. Tali autorità forniscono una carta sostitutiva entro otto giorni lavorativi dal momento della ricezione di una domanda circostanziata a tale scopo.
5. Nei casi riportati al paragrafo 4, il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, ove ciò sia indispensabile per riportare il veicolo alla sua sede, a condizione che il conducente possa provare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

#### *Articolo 30*

##### **Riconoscimento reciproco e scambio delle carte del conducente**

1. Le carte del conducente rilasciate dagli Stati membri formano oggetto di riconoscimento reciproco.
2. Qualora il titolare di una carta del conducente in corso di validità rilasciata da uno Stato membro abbia stabilito la propria residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere che la sua carta sia scambiata con una carta del conducente equivalente. Spetta allo Stato membro che effettua lo scambio verificare se la carta presentata è ancora in corso di validità.
3. Gli Stati membri che effettuano lo scambio restituiscono la vecchia carta alle autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata, indicando le ragioni di tale restituzione.
4. Quando uno Stato membro restituisce o scambia una carta del conducente, tale sostituzione o scambio, nonché ogni sostituzione o scambio ulteriore, sono registrati in tale Stato membro.

#### *Articolo 31*

##### **Scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente**

1. Al fine di assicurare che il richiedente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità a norma dell'articolo 26, gli Stati membri mantengono dei registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente, comprese quelle di cui all'articolo 26, paragrafo 4, per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità delle suddette carte:

**▼B**

- cognome e nome del conducente,
- data di nascita e, se disponibile, luogo di nascita del conducente,
- numero della patente di guida in corso di validità e paese di rilascio (se applicabile),
- situazione della carta del conducente,
- numero della carta del conducente.

2. La Commissione e gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutta l'Unione europea, utilizzando il sistema di messaggia TACHOnet di cui alla raccomandazione 2010/19/UE o un sistema compatibile. Qualora si utilizzi un sistema compatibile, lo scambio di dati elettronici con tutti gli altri Stati membri sarà possibile mediante il sistema di messaggia TACHOnet.

3. Al momento del rilascio, sostituzione e, ove necessario, rinnovo di una carta del conducente, gli Stati membri verificano attraverso lo scambio di dati elettronici che il conducente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità. Lo scambio di dati deve limitarsi ai dati necessari ai fini della verifica in questione.

4. I funzionari di controllo possono avere accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità di una carta del conducente.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione per fissare le procedure comuni e le specifiche necessarie per l'interconnessione a norma del paragrafo 2, inclusi il formato dei dati da scambiare, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali, le procedure di accesso e i meccanismi di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

**CAPO VI****UTILIZZO DELL'APPARECCHIO***Articolo 32***Utilizzo corretto dei tachigrafi**

1. Le imprese di trasporto e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso dei tachigrafi digitali e delle carte del conducente. Le imprese di trasporto e i conducenti che utilizzano i tachigrafi analogici ne garantiscono il buon funzionamento, nonché il buon uso dei fogli di registrazione.

2. I tachigrafi digitali non sono impostati in modo tale da selezionare automaticamente una specifica categoria di attività allo spegnimento del motore o dell'accensione del veicolo, a meno che il conducente mantenga la facoltà di selezionare manualmente l'idonea categoria di attività.

3. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione o registrati nel tachigrafo oppure sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal tachigrafo. Sono

**▼B**

altresì vietate le manomissioni del tachigrafo, del foglio di registrazione o della carta del conducente atte a falsificare i dati e/o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Nel veicolo non deve essere presente alcun dispositivo che possa essere utilizzato a tal fine.

4. I veicoli non sono muniti di più di un tachigrafo tranne ai fini dei test sul campo di cui all'articolo 21.

5. Gli Stati membri vietano la produzione, la distribuzione, la pubblicità e/o la vendita di dispositivi costruiti e/o intesi per la manomissione dei tachigrafi.

*Articolo 33***Responsabilità delle imprese di trasporto**

1. Le imprese di trasporto garantiscono che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, che siano digitali o analogici, effettuano controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente e non forniscono ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dei tachigrafi.

Le imprese di trasporto rilasciano ai conducenti di veicoli dotati di tachigrafi analogici un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale dei fogli di registrazione, della durata del servizio e della necessità di sostituire eventualmente i fogli di registrazione danneggiati o quelli ritirati da un funzionario incaricato del controllo. Le imprese di trasporto consegnano ai conducenti soltanto fogli di registrazione di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio installato a bordo del veicolo.

Qualora un veicolo sia dotato di un tachigrafo digitale, l'impresa di trasporto e il conducente provvedono affinché, tenuto conto della durata del servizio, la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo su richiesta di un agente incaricato del controllo possa effettuarsi correttamente in caso di ispezione.

2. Le imprese di trasporto conservano i fogli di registrazione e i tabulati, ogniquale volta siano stati predisposti tabulati per conformarsi all'articolo 35, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilasciano una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. Le imprese di trasporto forniscono altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono, assieme agli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta dei funzionari di controllo.

3. Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni del presente regolamento commesse dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione. Gli Stati membri possono, tuttavia, subordinare tale responsabilità all'infrazione da parte dell'impresa del primo comma, paragrafo 1, del presente articolo e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.

**▼B***Articolo 34***Utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione****▼M1**

1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.

**▼B**

2. I conducenti proteggono adeguatamente i fogli di registrazione e le carte del conducente e non utilizzano fogli di registrazione o carte del conducente sporchi o deteriorati.

3. Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare il tachigrafo installato sul veicolo stesso, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv):



- a) se il veicolo è munito di tachigrafo analogico, sono inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando di sporcare il foglio di registrazione; oppure
- b) se il veicolo è munito di tachigrafo digitale, sono inseriti sulla carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento di dati manuale del tachigrafo.

Gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.


4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo digitale, ciascun conducente provvede a inserire la propria carta di conducente nella fessura corretta del tachigrafo.

Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo analogico, i conducenti apportano le necessarie modifiche ai fogli di registrazione, in modo che l'informazione pertinente sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida.



5. I conducenti:

- a) assicurano la concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio di registrazione e l'ora ufficiale nel paese di immatricolazione del veicolo;
- b) azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:
  - i) sotto il simbolo : il tempo di guida;
  - ii) sotto il simbolo : «altre mansioni», vale a dire attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti;

**▼B**

- iii) sotto il simbolo : «i tempi di disponibilità», secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE;

**▼M1**

- iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia;
- v) sotto il simbolo «nave traghetto/convoglio ferroviario»: in aggiunta al simbolo : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.

**▼B**

6. Ciascun conducente di un veicolo munito di tachigrafo analogico deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:

- a) all'inizio dell'utilizzazione del foglio di registrazione, cognome e nome;
- b) data e luogo in cui hanno luogo l'inizio e la fine dell'utilizzazione del foglio;
- c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato il conducente prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio di registrazione;
- d) la lettura del contachilometri:
- i) prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione;
  - ii) alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio di registrazione;
  - iii) in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio, la lettura effettuata sul primo veicolo al quale è stato assegnato e quella effettuata sul veicolo al quale è assegnato successivamente;
- e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo;

**▼M1**

- f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

Entro il 2 febbraio 2022 il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

**▼M1**

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.

**▼B***Articolo 35***Carte del conducente e fogli di registrazione danneggiati**

1. Nel caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni o della carta del conducente, i conducenti devono conservare il foglio di registrazione o la carta del conducente deteriorati insieme con qualsiasi foglio di registrazione di riserva utilizzato per sostituirlo.
2. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve:
  - a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato:
    - i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;
    - ii) i periodi di cui all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv);
  - b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dal tachigrafo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

*Articolo 36***Registrazioni che devono essere in possesso del conducente**

1. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo analogico, deve essere in grado di presentare, su richiesta dei funzionari addetti ai controlli:
  - i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei ventotto giorni precedenti;
  - ii) la carta del conducente, se la possiede; e
  - iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.
2. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo digitale, deve essere in grado di presentare, su richiesta dei funzionari addetti ai controlli:



**▼B**

- i) la sua carta di conducente;
- ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006;
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto ii) nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un tachigrafo analogico.

3. Un funzionario abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni, quali quelle di cui all'articolo 29, paragrafo 2, e all'articolo 37, paragrafo 2, del presente regolamento.

*Articolo 37***Procedure in caso di funzionamento difettoso dell'apparecchio**

1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso di un tachigrafo, l'impresa di trasporto deve farlo riparare da un installatore o da un'officina autorizzati, non appena le circostanze lo consentano.

Se il ritorno alla sede dell'impresa di trasporto può essere effettuato solo dopo un periodo superiore a una settimana a decorrere dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso.

Gli Stati membri prevedono nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 41 la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo per i casi in cui non si ripari il guasto o il funzionamento difettoso alle condizioni stabilite al primo e al secondo comma del presente paragrafo, nella misura in cui ciò sia conforme con la legislazione nazionale dello Stato membro in questione.

2. Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo, il conducente riporta i dati che consentono la propria identificazione (nome, carta del conducente o numero della patente di guida), ivi compresa la firma e le indicazioni relative ai periodi di tempo che non sono più correttamente registrati o stampati dal tachigrafo:

- a) sul foglio o sui fogli di registrazione; oppure
- b) su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o da conservare insieme con la carta del conducente.



## CAPO VII

## CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE E SANZIONI

*Articolo 38***Funzionari di controllo**

1. Ai fini di un efficace controllo di conformità al presente regolamento, devono essere messi a disposizione dei funzionari di controllo autorizzati sufficienti apparecchiature e adeguati poteri giuridici per consentire loro di svolgere i loro compiti in conformità del presente regolamento. Tali apparecchiature comprendono in particolare:

- a) carte di controllo che consentono l'accesso ai dati registrati nei tachigrafi e nelle carte tachigrafiche e facoltativamente nelle carte dell'officina;
- b) gli strumenti necessari per trasferire file di dati delle unità di bordo e delle carte tachigrafiche e per poter analizzare tali file di dati e i documenti stampati prodotti dai tachigrafi digitali, raffrontandoli con i fogli di registrazione o i diagrammi dei tachigrafi analogici.

2. Qualora, a seguito di un controllo, i funzionari di controllo raccolgano prove sufficienti a sostegno di un legittimo sospetto di frode, essi hanno la facoltà di accompagnare il veicolo da un'officina autorizzata per eseguire ulteriori prove, e quindi verificare, in particolare, che il tachigrafo:

- a) funzioni correttamente;
- b) registri e memorizzi correttamente i dati e che i parametri di calibratura siano corretti.

3. I funzionari di controllo hanno la facoltà di chiedere alle officine autorizzate di effettuare le prove di cui al paragrafo 2 nonché prove specifiche destinate a rilevare la presenza di dispositivi di manipolazione. Qualora siano rilevati dispositivi di manipolazione, l'apparecchio, compreso il dispositivo stesso, l'unità di bordo o le sue componenti e la carta del conducente, possono essere rimossi dal veicolo e possono essere utilizzati come prova in conformità delle norme procedurali nazionali relative all'utilizzo di prove come quelle in questione.

4. I funzionari di controllo si avvalgono, se del caso, della possibilità di controllare i tachigrafi e le carte dei conducenti che si trovano sul posto nel corso di un controllo svolto nei locali delle imprese.

*Articolo 39***Formazione dei funzionari di controllo**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i funzionari di controllo ricevano una formazione adeguata a effettuare l'analisi dei dati registrati e la verifica dei tachigrafi al fine di giungere ad un controllo e un'attuazione efficaci e armonizzati.

2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai requisiti di formazione per i loro funzionari di controllo entro il 2 settembre 2016.

**▼B**

3. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure che precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, inclusa la formazione sulle tecniche per orientare i controlli e per rilevare i dispositivi di manomissione e frode. Tali misure comprendono orientamenti per facilitare l'applicazione delle pertinenti norme del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 561/2006. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

4. Gli Stati membri includono i contenuti specificati dalla Commissione nella formazione impartita ai funzionari di controllo.

*Articolo 40***Assistenza reciproca**

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

Nell'ambito di tale assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri, in particolare, si inviano reciprocamente, con regolarità, tutte le informazioni disponibili riguardanti le infrazioni al presente regolamento da parte degli installatori e delle officine, le tipologie di pratiche di manomissione e le eventuali sanzioni comminate per tali infrazioni.

*Articolo 41***Sanzioni**

1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità degli ordinamenti costituzionali nazionali, il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e sono conformi alle categorie di violazioni di cui alla direttiva 2006/22/CE.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro il 2 marzo 2016. Essi informano la Commissione in merito a qualsiasi successiva modifica di tali misure.

## CAPO VIII

**DISPOSIZIONI FINALI***Articolo 42***Comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

**▼B**

Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

*Articolo 43***Forum sul tachigrafo**

1. Al fine di incoraggiare il dialogo sulle questioni tecniche concernenti i tachigrafi è istituito un forum sul tachigrafo tra gli esperti degli Stati membri, membri del comitato di cui all'articolo 42, e gli esponenti dei paesi terzi che utilizzano il tachigrafo ai sensi dell'accordo AETR.
2. Gli Stati membri dovrebbero delegare come esperti presso il forum sul tachigrafo gli esperti che fanno parte del comitato di cui all'articolo 42.
3. Il forum sul tachigrafo è aperto alla partecipazione di esperti di Paesi terzi che non sono contraenti dell'accordo AETR.
4. I soggetti interessati, i rappresentanti dei costruttori di veicoli, i produttori di tachigrafi, le parti sociali e il Garante europeo della protezione dei dati sono invitati a partecipare al forum sul tachigrafo.
5. Il forum sul tachigrafo adotta il proprio regolamento interno.
6. Il forum sul tachigrafo si riunisce almeno una volta all'anno.

*Articolo 44***Comunicazione delle misure nazionali**

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento entro trenta giorni a decorrere dalla relativa data di adozione e per la prima volta entro il 2 marzo 2015.

*Articolo 45***Modifica del regolamento(CE) n. 561/2006**

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

- 1) all'articolo 3, dopo la lettera a), è aggiunta la lettera seguente:

«a *bis*) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di cento km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.»;

**▼B**

- 2) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:
- a) alle lettere d), f) e p) le parole «50 chilometri» o «50 km» sono sostituite dalle parole «cento km»;
  - b) alla lettera d), il primo comma è sostituito dal seguente:
    - «d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio (\*) per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

(\*) GU L 15 del 21.1.1998, pag. 14.»

*Articolo 46***Misure transitorie**

Nella misura in cui gli atti di esecuzione di cui al presente regolamento non siano stati adottati, onde far sì che tali atti siano attuati al momento dell'applicazione dello stesso, le disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85, comprese quelle contenute nell'allegato I B, continuano ad applicarsi a titolo transitorio, sino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento.

*Articolo 47***Abrogazione**

Il regolamento (CEE) n. 3821/85 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento.

*Articolo 48***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatte salve le misure transitorie di cui all'articolo 46, esso ha effetto a decorrere dal 2 marzo 2016. Tuttavia, gli articoli 24, 34 e 45 del presente regolamento, si applicano a decorrere dal 2 marzo 2015.

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

*ALLEGATO I***CONDIZIONI DI COSTRUZIONE, DI PROVA, DI MONTAGGIO E DI CONTROLLO DEI TACHIGRAFI ANALOGICI****I. DEFINIZIONI**

Ai sensi del presente allegato, s'intende per:

a) «apparecchio di controllo» o «tachigrafo analogico»:

un apparecchio destinato a essere montato a bordo di veicoli stradali per indicare e registrare in modo automatico o semiautomatico dati sulla marcia di tali veicoli e dettagli su taluni tempi di attività dei loro conducenti;

b) «costante dell'apparecchio di controllo»:

la caratteristica numerica che esprime il valore del segnale di entrata necessario per ottenere l'indicazione e la registrazione della distanza percorsa di un km; questa costante deve essere espressa in giri per chilometro ( $k = \dots$  giri/km) o in impulsi per chilometro ( $k = \dots$  imp/km);

c) «coefficiente caratteristico del veicolo»:

la caratteristica numerica che esprime il valore del segnale d'uscita emesso dal pezzo previsto sul veicolo per il raccordo dell'apparecchio di controllo (presa di uscita del cambio in certi casi, ruota del veicolo in altri), quando il veicolo percorre la distanza di un chilometro misurata in condizioni normali di prova (cfr. parte VI, punto 4, del presente allegato). Il coefficiente caratteristico viene espresso in giri per chilometro ( $w = \dots$  giri/km) o in impulsi per chilometro ( $w = \dots$  imp/km);

d) «circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote»:

la media delle distanze percorse da ciascuna delle ruote che imprimono il movimento al veicolo (ruote motrici) durante una rotazione completa. La misurazione di queste distanze deve essere effettuata in condizioni normali di impiego (cfr. parte VI, paragrafo 4, del presente allegato) e viene espressa con:  $l = \text{mm}$ .

**II. CARATTERISTICHE GENERALI E FUNZIONI DELL'APPARECCHIO DI CONTROLLO**

L'apparecchio deve fornire la registrazione dei seguenti elementi:

1) distanza percorsa dal veicolo;

2) velocità del veicolo;

3) tempo di guida;

4) altri tempi di lavoro e tempo di disponibilità;

5) interruzioni di lavoro e tempi di riposo giornaliero;

6) apertura della custodia contenente il foglio di registrazione;

7) per gli apparecchi di controllo elettronici, vale a dire apparecchi che funzionano per mezzo di segnali trasmessi elettricamente dal sensore di distanza e velocità di marcia, qualsiasi interruzione, di durata superiore a 100 millisecondi, dell'alimentazione dell'apparecchio (ad eccezione dell'illuminazione) e dell'alimentazione del sensore di distanza e velocità di marcia, nonché le interruzioni del segnale inviato a detto sensore.

Per i veicoli utilizzati da due conducenti, l'apparecchio deve consentire la registrazione dei tempi di cui al primo comma, punti 3, 4 e 5, simultaneamente ma in modo differenziato su due fogli di registrazione distinti.

**▼B**

## III. CONDIZIONI DI COSTRUZIONE DELL'APPARECCHIO DI CONTROLLO

## a) Prescrizioni generali

1. Per l'apparecchio di controllo sono prescritti i seguenti dispositivi:

## 1.1. Dispositivi indicatori:

- della distanza percorsa (contatore totalizzatore),
- della velocità (tachimetro),
- del tempo (orologio).

## 1.2. Dispositivi registratori comprendenti:

- un registratore della distanza percorsa,
- un registratore della velocità,
- uno o più registratori del tempo rispondenti alle condizioni fissate alla lettera c), punto 4.

## 1.3. Un dispositivo marcatore indicante sul foglio di registrazione, singolarmente:

- tutte le aperture della cassa contenenti tale foglio di registrazione,
- per gli apparecchi di controllo elettronici, quali definiti alla parte II, punto 7, primo comma, qualsiasi interruzione, di durata superiore a 100 millisecondi, dell'alimentazione dell'apparecchio (ad eccezione dell'illuminazione), non oltre il momento della rialimentazione,
- per gli apparecchi di controllo elettronici, quali definiti alla parte II, punto 7, primo comma, qualsiasi interruzione, di durata superiore a 100 millisecondi, dell'alimentazione del sensore di distanza e velocità di marcia e qualsiasi interruzione del segnale inviato a detto sensore.

2. L'eventuale presenza nell'apparecchio di altri dispositivi oltre quelli elencati al punto 1 non deve compromettere il buon funzionamento dei dispositivi obbligatori né ostacolare la lettura.

L'apparecchio deve essere presentato per l'omologazione munito degli eventuali dispositivi complementari.

## 3. Materiali

3.1. Tutti gli elementi costitutivi dell'apparecchio di controllo devono essere realizzati con materiali dotati di stabilità e di resistenza meccanica sufficienti e con caratteristiche elettriche e magnetiche invariabili.

3.2. Ogni cambiamento di un elemento dell'apparecchio o della natura dei materiali impiegati per la sua fabbricazione deve essere approvato, prima dell'uso, dall'autorità che ha omologato l'apparecchio.

## 4. Misurazione della distanza percorsa

Le distanze percorse possono essere totalizzate e registrate:

- in marcia avanti e in marcia indietro, oppure
- unicamente in marcia avanti.

L'eventuale registrazione delle manovre di marcia indietro non devono assolutamente influire sulla chiarezza e la precisione delle altre registrazioni.



**▼B**

## 5. Misurazione della velocità

5.1. Il campo di misurazione dell'indicatore della velocità è stabilito dal certificato di omologazione del modello.

5.2. La frequenza propria e il dispositivo di smorzamento del meccanismo di misurazione devono essere tali che i dispositivi indicatore e registratore della velocità possano, nell'ambito del campo di misurazione, seguire le accelerazioni fino a  $2 \text{ m/s}^2$ , entro i limiti delle tolleranze ammesse.

## 6. Misurazione del tempo (orologio)

6.1. Il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve trovarsi all'interno di una custodia contenente il foglio di registrazione; ogni apertura della custodia deve essere registrata automaticamente sul foglio di registrazione.

6.2. Se il meccanismo di avanzamento del foglio di registrazione è comandato dall'orologio, la durata di funzionamento corretto di quest'ultimo, dopo completa ricarica, deve superare di almeno il 10 % la durata di registrazione corrispondente alla carica massima di fogli dell'apparecchio.

## 7. Illuminazione e protezione

7.1. I dispositivi indicatori dell'apparecchio devono essere muniti di un'illuminazione adeguata antiabbagliante.

7.2. Per le normali condizioni di utilizzazione, tutte le parti interne dell'apparecchio devono essere protette contro l'umidità e la polvere. Esse devono inoltre essere protette contro l'accessibilità mediante involucri che devono poter essere sigillati.

## b) Dispositivi indicatori

## 1. Indicatore della distanza percorsa (contatore totalizzatore)

1.1. Il valore della graduazione più piccola del dispositivo indicatore della distanza percorsa deve essere di 0,1 km. Le cifre che indicano gli ettometri devono essere nettamente distinguibili da quelle che indicano i numeri interi di chilometri.

1.2. Le cifre del contatore totalizzatore devono essere chiaramente leggibili ed avere un'altezza apparente di almeno quattro mm.

1.3. Il contatore totalizzatore deve poter indicare fino a 99 999,9 km almeno.

## 2. Indicatore della velocità (tachimetro)

2.1. All'interno del campo di misurazione, la graduazione della velocità deve essere graduata uniformemente per intervalli di uno, due, cinque oppure dieci km/h. Il valore in velocità della scala (intervallo compreso fra due segni di riferimento successivi) non deve superare il 10 % della velocità massima che figura alla fine del campo di misurazione.

2.2. Il settore di indicazione non deve essere numerato oltre il campo di misurazione.

2.3. La lunghezza dell'intervallo della graduazione corrispondente a una differenza di velocità di 10 km/h non deve essere inferiore a 10 mm.

2.4. Su un indicatore a lancetta, la distanza fra la lancetta e il quadrante non deve superare 3 mm.

## 3. Indicatore del tempo (orologio)

L'indicatore di tempo deve essere visibile dall'esterno dell'apparecchio e la lettura deve essere sicura, facile e inequivocabile.

**▼B**

## c) Dispositivi registratori

## 1. Prescrizioni generali

- 1.1. In ogni apparecchio, indipendentemente dalla forma del foglio di registrazione (nastro o disco), si deve prevedere un punto di riferimento che permetta di collocare correttamente il foglio di registrazione in modo da garantire la corrispondenza fra l'ora indicata dall'orologio e la marcatura oraria sul foglio di registrazione.
- 1.2. Il meccanismo che trascina il foglio di registrazione deve garantire che quest'ultimo scorra senza gioco e possa venire collocato e tolto liberamente.
- 1.3. Il dispositivo di avanzamento del foglio di registrazione, nel caso in cui quest'ultimo abbia forma di disco, deve essere comandato dal meccanismo dell'orologio. In questo caso il movimento di rotazione del foglio di registrazione sarà continuo ed uniforme con una velocità minima di sette mm/h misurata sul bordo interno della corona circolare che delimita la zona di registrazione della velocità. Negli apparecchi del tipo a nastro, se il dispositivo di avanzamento dei fogli di registrazione è comandato dal meccanismo dell'orologio, la velocità di avanzamento in linea retta deve essere di 10 mm/h almeno.
- 1.4. Le registrazioni della distanza percorsa, della velocità del veicolo e dell'apertura della custodia contenente il foglio (i fogli) di registrazione devono essere automatiche.

## 2. Registrazioni della distanza percorsa

- 2.1. Ogni distanza di un km percorsa deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno un mm della coordinata corrispondente.
- 2.2. Anche a velocità che raggiungono il limite superiore del campo di misurazione, il diagramma dei percorsi deve essere chiaramente leggibile.

## 3. Registrazioni della velocità

- 3.1. La punta scrivente per la registrazione della velocità deve avere, in linea di massima, un movimento rettilineo perpendicolare alla direzione dello scorrimento del foglio di registrazione, indipendentemente dalla forma di quest'ultimo. Tuttavia, si può ammettere un movimento curvilineo della punta scrivente se vengono soddisfatte le seguenti condizioni:

— il tracciato descritto da detta punta è perpendicolare alla circonferenza media (nel caso di fogli di registrazione a forma di dischi) o all'asse della zona riservata alla registrazione della velocità (nel caso di foglio di registrazione a forma di nastri),

— il rapporto fra il raggio di curvatura del tracciato descritto dalla punta e la larghezza della zona riservata alla registrazione della velocità non è inferiore a 2,4: 1 per qualsiasi forma di foglio di registrazione,

— le varie graduazioni della scala del tempo devono attraversare la zona di registrazione secondo una curva con lo stesso raggio del tracciato descritto dalla punta scrivente. La distanza tra le gradazioni deve corrispondere al massimo a un'ora della scala del tempo.

- 3.2. Ogni variazione di 10 km/h della velocità deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno 1,5 mm della coordinata corrispondente.

**▼B**

## 4. Registrazione dei tempi

- 4.1. L'apparecchio deve essere costruito per registrare i tempi di guida in modo completamente automatico e consentire di registrare separatamente, eventualmente mediante manovra di un dispositivo commutatore, gli altri gruppi di tempi quali indicati all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv) del regolamento.
- 4.2. Le caratteristiche dei tracciati, le loro posizioni relative ed eventualmente i segni previsti all'articolo 34 del presente regolamento devono consentire di riconoscere chiaramente la natura dei differenti tempi. La natura dei vari gruppi di tempi è rappresentata nel diagramma mediante differenze di spessore dei tratti relativi o mediante qualsiasi altro sistema almeno altrettanto efficace per quanto concerne la leggibilità e l'interpretazione del diagramma.
- 4.3. Nel caso di veicoli utilizzati da un equipaggio composto da più membri le registrazioni di cui al punto 4.1 devono essere operate su fogli di registrazione distinti, ciascuno per un conducente. In tal caso, l'avanzamento dei vari fogli di registrazione deve essere effettuato dallo stesso meccanismo o da meccanismi sincronizzati.

## d) Dispositivi di chiusura

1. La custodia contenente il foglio o i fogli di registrazione e il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve essere munita di una serratura.
2. Ogni apertura della custodia contenente il foglio o i fogli di registrazione ed il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve essere registrata automaticamente sul foglio o sui fogli di registrazione.

## e) Marcature

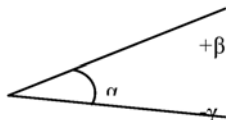
1. Sul quadrante dell'apparecchio devono figurare le seguenti iscrizioni:
  - in prossimità del numero indicato dal contatore totalizzatore, l'unità di misura delle distanze espressa dal simbolo «km»,
  - in prossimità della scala delle velocità, l'indicazione «km/h»,
  - il campo di misurazione del tachimetro sotto la forma «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Questa indicazione non è necessaria se figura sulla targa segnaletica dell'apparecchio.

Queste prescrizioni non si applicano tuttavia agli apparecchi di controllo omologati prima del 10 agosto 1970.

2. Sulla targa segnaletica incorporata nell'apparecchio devono figurare le seguenti indicazioni, visibili sull'apparecchio montato:
  - nome ed indirizzo del produttore dell'apparecchio,
  - numero di fabbricazione e anno di costruzione,
  - marchio di omologazione del modello dell'apparecchio,
  - costante dell'apparecchio, sotto la forma «k = ... giri/km» o «k = ... imp/km»,
  - eventualmente, campo di misurazione della velocità sotto la forma indicata al punto 1,

**▼ B**

- se la sensibilità dello strumento all'angolo d'inclinazione può influenzare le indicazioni fornite dall'apparecchio oltre le tolleranze ammesse, l'orientamento angolare ammissibile sotto la forma:



dove  $\alpha$  rappresenta un angolo misurato a partire dalla posizione orizzontale della faccia anteriore (orientata verso l'alto) dell'apparecchio per il quale è regolato lo strumento, e  $\beta$  e  $\gamma$  rappresentano rispettivamente gli scarti limite ammissibili verso l'alto e verso il basso rispetto all'angolo  $\alpha$ .

## f) Tolleranze massime (dispositivi indicatori e registratori)

## 1. Al banco di prova del montaggio:

## a) distanza percorsa:

1 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a un km;

## b) velocità:

3 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;

## c) tempi:

$\pm$  due minuti al giorno, con un massimo di dieci minuti in sette giorni nel caso in cui la durata di marcia dell'orologio dopo la ricarica non è inferiore a questo periodo.

## 2. All'atto del montaggio:

## a) distanza percorsa:

2 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a un km;

## b) velocità:

4 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;

## c) tempi:

$\pm$  due minuti al giorno, oppure

$\pm$  dieci minuti ogni sette giorni.

## 3. In uso:

## a) distanza percorsa:

4 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a un km;

## b) velocità:

6 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;

## c) tempi:

$\pm$  due minuti al giorno, oppure

$\pm$  dieci minuti ogni sette giorni.

**▼B**

4. Le tolleranze massime elencate ai punti 1, 2 e 3 sono valide per temperature oscillanti fra 0 e 40 °C; le temperature vengono misurate in prossimità immediata dell'apparecchio.
5. Le tolleranze massime elencate ai punti 2 e 3 si intendono misurate nelle condizioni di cui alla parte VI.

## IV. FOGLI DI REGISTRAZIONE

## a) Prescrizioni generali

1. I fogli di registrazione devono essere di qualità tale che non impediscano il normale funzionamento dell'apparecchio e che le registrazioni fattevi siano indelebili, chiaramente leggibili e identificabili.

I fogli di registrazione devono conservare le loro dimensioni e le loro registrazioni in condizioni igrometriche e di temperatura normali.

Deve inoltre essere possibile iscrivere sui fogli di registrazione, senza deteriorarli e senza impedire la leggibilità delle registrazioni, le indicazioni di cui all'articolo 34 del presente regolamento.

In condizioni normali di conservazione, le registrazioni devono potersi leggere con precisione durante almeno un anno.

2. La capacità minima di registrazione dei fogli di registrazione, indipendente dalla loro forma, deve essere di ventiquattro ore.

Se più dischi sono collegati fra di loro allo scopo di aumentare la capacità di registrazione continua ottenibile senza intervento del personale, i raccordi fra i differenti dischi devono essere attuati in modo che le registrazioni, nel passaggio da un disco all'altro, non presentino né interruzioni né sovrapposizioni.

## b) Zone delle registrazioni e loro graduazioni

1. I fogli di registrazione presentano le seguenti zone di registrazione:
  - una zona riservata esclusivamente alle indicazioni relative alla velocità,
  - una zona riservata esclusivamente alle indicazioni relative alle distanze percorse,
  - una zona (o delle zone) per le indicazioni relative al tempo di guida, agli altri tempi di lavoro e al tempo di disponibilità, alle interruzioni di lavoro ed al riposo dei conducenti.
2. La zona riservata alla registrazione della velocità deve essere suddivisa in intervalli non superiori a venti km/h. Su ciascuna linea di questa suddivisione deve essere indicata in cifre la velocità corrispondente. Il simbolo «km/h» deve figurare almeno una volta all'interno di questa zona. L'ultima linea di questa zona deve coincidere con il limite superiore del campo di misurazione.
3. La zona riservata alla registrazione dei percorsi deve essere stampata in modo da permettere una facile lettura del numero di chilometri percorsi.
4. La zona (o le zone) riservata(e) alla registrazione dei tempi di cui al punto 1 deve (devono) recare le indicazioni necessarie per individuare senza ambiguità i vari gruppi di tempi.

**▼B**

## c) Indicazioni stampate sui fogli di registrazione

Ciascun foglio di registrazione deve recare stampate le seguenti indicazioni:

- nome e indirizzo o marchio del produttore,
- marchio di omologazione del modello del foglio di registrazione,
- marchio di omologazione del (o dei) modello(i) di apparecchio(i) nel quale(i) il foglio di registrazione è utilizzabile,
- limite superiore della velocità registrabile stampata in chilometri per ora.

Inoltre su ciascun foglio di registrazione deve essere impressa almeno una linea di indicazione dei tempi graduata in modo da permettere la lettura immediata del tempo per intervalli di quindici minuti, nonché un'agevole determinazione degli intervalli di cinque minuti.

## d) Spazio libero per iscrizioni manoscritte

Uno spazio libero sui fogli di registrazione deve essere previsto per permettere al conducente di riportarvi almeno le seguenti indicazioni manoscritte:

- cognome e nome del membro dell'equipaggio,
- data e luogo dell'inizio e della fine di utilizzazione del foglio di registrazione,
- numero (numeri) della targa d'immatricolazione del veicolo (veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio di registrazione,
- rilevamenti del contatore chilometrico del veicolo (dei veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio di registrazione,
- ora del cambio del veicolo.

## V. MONTAGGIO DELL'APPARECCHIO DI CONTROLLO

1. Gli apparecchi di controllo devono essere montati sui veicoli in modo che il conducente possa sorvegliare facilmente dal suo posto l'indicatore di velocità, il contatore totalizzatore e l'orologio e che tutti i loro elementi, compresi quelli di trasmissione, vengano protetti contro ogni deterioramento casuale.
2. La costante dell'apparecchio di controllo deve poter essere adattata al coefficiente caratteristico del veicolo mediante un adeguato dispositivo chiamato adattatore.

I veicoli con più rapporti al ponte devono essere muniti di un dispositivo di commutazione per riportare automaticamente tali diversi rapporti a quello per il quale l'adattamento dell'apparecchio al veicolo viene effettuato dall'adattatore.

3. Una targhetta di montaggio ben visibile deve essere fissata sul veicolo in prossimità dell'apparecchio, o sull'apparecchio stesso dopo la verifica durante il primo montaggio. Dopo ogni intervento da parte di un installatore o di un'officina autorizzati, che richieda una modifica della regolazione dell'installazione propriamente detta, deve essere apposta una nuova targhetta di installazione in sostituzione della precedente.

Sulla targhetta di installazione devono essere riportate almeno le seguenti indicazioni:

- nome, indirizzo o marchio dell'installatore, dell'officina o del costruttore del veicolo autorizzati,
- coefficiente caratteristico del veicolo sotto forma « $w = \dots \text{ tr/km}$ » o « $w = \dots \text{ imp/km}$ »,

**▼B**

- circonferenza effettiva degli pneumatici, sotto forma « $l = \dots$  mm»,
- data del rilevamento del coefficiente caratteristico del veicolo e della misurazione della circonferenza effettiva degli pneumatici.

**4. Sigilli**

I seguenti elementi devono essere sigillati:

- a) la targhetta di montaggio, a meno che sia applicata in modo da non poter essere tolta senza distruggere le indicazioni;
- b) le parti estreme del collegamento tra l'apparecchio di controllo vero e proprio ed il veicolo;
- c) l'adattatore vero e proprio e il suo inserimento nel circuito;
- d) il dispositivo di commutazione per i veicoli con più rapporti al ponte;
- e) i collegamenti dell'adattatore e del dispositivo di commutazione agli elementi di montaggio;
- f) gli involucri di cui alla parte III, lettera a), punto 7.2;
- g) eventuali elementi di protezione che diano accesso ai dispositivi di adattamento della costante dell'apparecchio di controllo al coefficiente caratteristico del veicolo.

In casi particolari possono essere previsti, in occasione dell'omologazione del modello dell'apparecchio, altri sigilli, e sulla scheda di omologazione deve essere menzionata la posizione di tali sigilli.

I sigilli di cui al primo comma, lettere b), c) ed e), possono essere rimossi:

- in casi d'emergenza,
- per installare, regolare o riparare un limitatore di velocità o qualsiasi altro dispositivo inteso ad aumentare la sicurezza stradale,

a condizione che l'apparecchio di controllo continui a funzionare in modo affidabile e corretto e sia risigillato da un installatore o da un'officina autorizzati immediatamente dopo l'installazione del limitatore di velocità o di un altro dispositivo inteso a migliorare la sicurezza stradale, oppure entro sette giorni negli altri casi. Ogni rimozione di tali sigilli deve formare oggetto di una giustificazione per iscritto, tenuta a disposizione dell'autorità competente.

5. I cavi che collegano il trasmettitore dell'apparecchio di controllo devono essere protetti con un rivestimento continuo plastificato antiruggine e fissato mediante strozzamento, a meno che non sia possibile garantire una protezione equivalente contro le manomissioni con altri mezzi (ad esempio mediante controllo elettronico, quale una codifica del segnale) in grado di rilevare la presenza di eventuali dispositivi che non sono necessari per il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo e che, al momento di essere collegati ed avviati, ne impediscono il funzionamento provocando un corto circuito, un'interruzione o una modifica dei dati elettronici inviati dal sensore di velocità e distanza. Ai sensi del presente regolamento, un collegamento che comprende dei raccordi sigillati è considerato continuo.

Il suddetto sistema di rilevamento può essere sostituito da un comando elettronico che garantisce che l'apparecchio di controllo registri ogni movimento del veicolo, indipendentemente dal segnale inviato dal sensore di velocità e distanza.



**▼B**

Ai fini dell'applicazione del presente punto, per veicoli di categoria M1 e N1 si intendono i veicoli di cui all'allegato II, punto A della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. Su tali veicoli, che sono provvisti di tachigrafo a norma del presente regolamento e non sono concepiti per il montaggio di un cavo armato fra i sensori di velocità e distanza e l'apparecchio di controllo, viene montato un adattatore quanto più vicino possibile ai suddetti sensori.

Il cavo armato congiunge l'adattatore all'apparecchio di controllo.

## VI. VERIFICHE E CONTROLLI

Gli Stati membri designano gli organismi che devono effettuare le verifiche e i controlli.

### 1. Certificazione degli strumenti nuovi o riparati

Di ogni singolo apparecchio, nuovo o riparato, viene certificato il corretto funzionamento e l'esattezza delle indicazioni e registrazioni, nei limiti fissati alla parte III, lettera f), punto 1, mediante il sigillo di cui alla parte V, punto 4, primo comma, lettera f).

A tale scopo, gli Stati membri possono istituire la verifica dell'origine, che costituisce il controllo e la conferma della conformità di un apparecchio nuovo o rimesso a nuovo con il modello omologato e/o con i requisiti prescritti dal presente regolamento, o delegare la certificazione stessa ai produttori o ai loro mandatari.

### 2. Montaggio

All'atto del montaggio a bordo di un veicolo l'apparecchio e l'installazione nel suo complesso debbono essere conformi alle disposizioni relative agli errori massimi tollerati, di cui alla parte III, lettera f), punto 2.

Le relative prove di controllo sono eseguite dall'installatore o dall'officina autorizzati, sotto la propria responsabilità.

### 3. Controlli periodici

a) Ogni due anni almeno si procede a controlli periodici degli apparecchi montati, che possono essere effettuati in occasione delle ispezioni tecniche degli autoveicoli.

In tale ambito saranno in particolare controllati:

- lo stato di buon funzionamento dell'apparecchio,
- la presenza del marchio di omologazione sugli apparecchi,
- la presenza della targhetta di montaggio,
- l'integrità dei sigilli dell'apparecchio e degli altri elementi di montaggio,
- la circonferenza effettiva dei pneumatici.

b) Il controllo dell'osservanza delle disposizioni di cui alla parte III, lettera f), punto 3, relativo agli errori massimi tollerati in esercizio, è eseguito almeno una volta ogni sei anni, ma ciascuno Stato membro ha facoltà di prescrivere un termine più breve per i veicoli immatricolati nel proprio territorio. Questo controllo comporta obbligatoriamente la sostituzione della targhetta di montaggio.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

**▼B**

## 4. Determinazione degli errori

La determinazione degli errori all'atto del montaggio e durante l'uso si effettua nelle seguenti condizioni, che devono essere considerate normali condizioni di prova:

- veicolo a vuoto, in normali condizioni di marcia,
- pressione dei pneumatici conforme alle indicazioni fornite dal produttore,
- usura dei pneumatici nei limiti ammessi dalle prescrizioni in vigore,
- movimento del veicolo: questo deve spostarsi mosso dal proprio motore, in linea retta, su un'area piana a una velocità di  $50 \pm 5$  km/h. Il controllo, a condizione che venga eseguito con una precisione analoga, può anche essere effettuato su un appropriato banco di prova.

*ALLEGATO II***MARCHIO E SCHEDA DI OMOLOGAZIONE****I. MARCHIO DI OMOLOGAZIONE**

1. Il marchio di omologazione è composto:

- a) di un rettangolo, all'interno del quale si trova la lettera «e» minuscola seguita da un numero distintivo o da una lettera distintiva del paese che ha rilasciato l'omologazione, come segue:

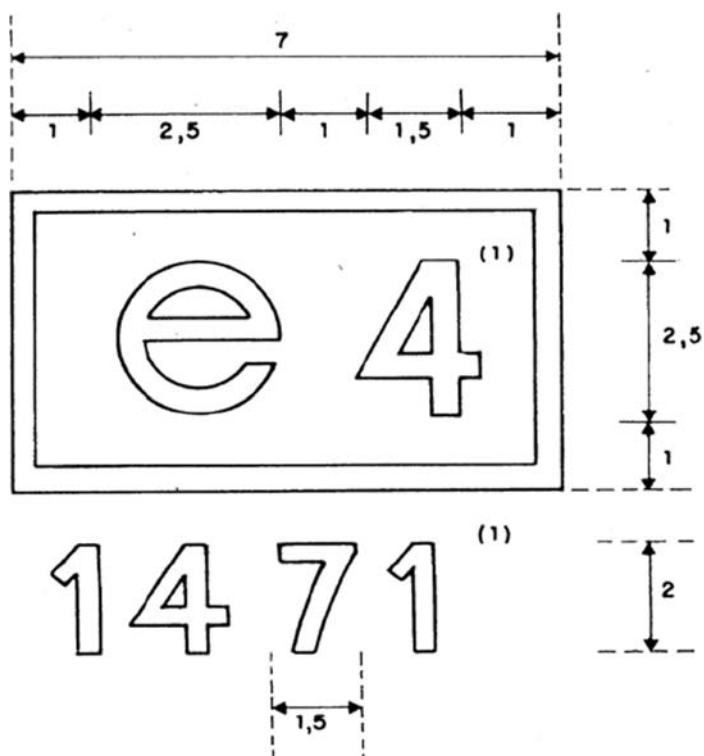
Belgio	6,
Bulgaria	34,
Repubblica ceca	8,
Danimarca	18,
Germania	1,
Estonia	29,
Irlanda	24,
Grecia	23,
Spagna	9,
Francia	2,
Croazia	25,
Italia	3,
Cipro	CY,
Lettonia	32,
Lituania	36,
Lussemburgo	13,
Ungheria	7,
Malta	MT,
Paesi Bassi	4,
Austria	12,
Polonia	20,
Portogallo	21,
Romania	19,
Slovenia	26,
Slovacchia	27,
Finlandia	17,
Svezia	5,
Regno Unito	11,

e

- b) da un numero di omologazione corrispondente al numero della scheda di omologazione stabilita per il prototipo dell'apparecchio di controllo o del foglio di registrazione o del numero della carta tachigrafica, posto in una posizione qualsiasi in prossimità di tale rettangolo.

**▼B**

2. Il marchio di omologazione viene apposto sulla targa segnaletica di ciascun apparecchio, su ciascun foglio di registrazione e su ogni carta tachigrafica. Esso deve essere indelebile e rimanere sempre ben leggibile.
3. Le dimensioni del marchio di omologazione disegnate qui di seguito <sup>(1)</sup> sono espresse in millimetri; queste dimensioni rappresentano dei minimi. Si devono rispettare i rapporti fra queste dimensioni.



<sup>(1)</sup> Queste cifre sono riportate unicamente a titolo indicativo.



## II. SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEL TACHIGRAFO ANALOGICO

Lo Stato membro che ha effettuato l'omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione di cui viene riprodotto un modello qui di seguito. Per la comunicazione agli altri Stati membri delle omologazioni accordate o degli eventuali ritiri, ciascuno Stato membro utilizza copie di questo documento.

### SCHEDA DI OMOLOGAZIONE

Nome dell'amministrazione competente .....

Comunicazione concernente <sup>(1)</sup>

— l'omologazione di un modello di apparecchio di controllo

— il ritiro di omologazione di un modello di apparecchio di controllo

— l'omologazione del foglio di registrazione

— il ritiro dell'omologazione del modello del foglio di registrazione

.....  
Numero di omologazione .....

1. Marchio di fabbrica o di commercio .....
2. Denominazione del modello .....
3. Nome del produttore .....
4. Indirizzo del produttore .....
5. Presentato all'omologazione il .....
6. Laboratorio di prova .....
7. Data e numero della/e prove/e .....
8. Data dell'omologazione .....
9. Data del ritiro dell'omologazione .....
10. Modello di apparecchio di controllo sul quale il foglio è destinato ad essere utilizzato .....
11. Luogo .....
12. Data .....
13. In allegato documenti illustrativi .....
14. Osservazioni (compresa la posizione dei sigilli, ove applicabile)

.....  
(Firma)

<sup>(1)</sup> Cancellare le menzioni inutili.



### III. SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEL TACHIGRAFO DIGITALE

Lo Stato membro che ha effettuato l'omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione di cui viene riprodotto un modello qui di seguito. Per la comunicazione agli altri Stati membri delle omologazioni accordate o degli eventuali ritiri, ciascuno Stato membro utilizza copie di questo documento.

#### SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEI TACHIGRAFI DIGITALI

Nome dell'amministrazione competente .....

Comunicazione concernente <sup>(1)</sup>

- omologazione di:       ritiro dell'omologazione di:
- modello di apparecchio di controllo
  - componente dell'apparecchio di controllo <sup>(2)</sup>
  - carta del conducente
  - carta dell'officina
  - carta dell'azienda
  - carta dell'agente di controllo

.....  
 Numero di omologazione .....

1. Marchio di fabbrica o denominazione commerciale .....
2. Denominazione del modello .....
3. Nome del produttore .....
4. Indirizzo del produttore .....
5. Presentato all'omologazione il .....
6. Laboratori(o) .....
7. Data e numero del verbale di laboratorio .....
8. Data dell'omologazione .....
9. Data del ritiro dell'omologazione .....
10. Modello di apparecchi(o) di controllo con cui il componente è destinato ad essere utilizzato .....
11. Luogo .....
12. Data .....
13. In allegato documenti illustrativi .....
14. Osservazioni

.....  
 (Firma)

<sup>(1)</sup> Barrare le caselle appropriate.

<sup>(2)</sup> Specificare il componente oggetto della comunicazione.

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

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

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

Modificato da:

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

Rettificato da:

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

**▼B****REGOLAMENTO (CE) n. 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 15 marzo 2006

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## CAPO I

## DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*

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

**▼M3**

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

**▼B**

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



**▼B**

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

*Articolo 3*

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

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

**▼M3**

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

- i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o
- ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente,

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

**▼B**

- b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;
- c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;
- d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;
- e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;
- f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;
- g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
- h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;

**▼M3**

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

**▼B**

- i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci.

**▼B***Articolo 4*

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

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

**▼C1**

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

**▼B**

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

**▼ B**

- «periodo di riposo settimanale ridotto»: ogni tempo di riposo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto, nel rispetto di quanto stabilito all'articolo 8, paragrafo 6, a una durata minima di 24 ore continuative;
- i) «settimana»: il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica;
- j) «tempo di guida»: la durata dell'attività di guida registrata:
  - automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito all'allegato I e all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85; o
  - manualmente come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85.
- k) «periodo di guida giornaliero»: il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;
- l) «periodo di guida settimanale»: il periodo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana;
- m) «massa massima ammissibile»: la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;
- n) «servizio regolare passeggeri»: i trasporti nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus <sup>(1)</sup>;
- o) «multipresenza»: si parla di multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza di un secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria;
- p) «impresa di trasporto»: persona fisica o giuridica, associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o altro organismo ufficiale, dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un organismo che ne è dotato, che effettua trasporti su strada, sia per conto terzi che per conto proprio.
- q) «periodo di guida»: il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato;

**▼ M3**

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

<sup>(1)</sup> GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione 2003.

**▼B**

## CAPO II

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

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

*Articolo 6*

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

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

**▼M3**

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

<sup>(1)</sup> 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).

**▼B***Articolo 7*

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

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

**▼M3**

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

**▼B***Articolo 8*

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

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

3. Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.
4. I conducenti non possono effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.
5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 2, in caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.

**▼M3**

6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:
  - a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure
  - b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore.

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

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

**▼ M3**

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

**▼ M1**

6 *bis*. In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri, quale definito nel regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus <sup>(1)</sup>, può rinviare il suo periodo di riposo settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:

- a) il servizio abbia una durata di almeno 24 ore consecutive in uno Stato membro o in un paese terzo a cui si applica il presente regolamento diverso da quello in cui il servizio ha avuto inizio;
- b) dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:
  - i) due regolari periodi di riposo settimanale; oppure
  - ii) un periodo regolare di riposo settimanale ed un periodo ridotto di riposo settimanale di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un equivalente periodo di riposo ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;
- c) dopo il 1° gennaio 2014, il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conformemente ai requisiti dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85; nonché
- d) dopo il 1° gennaio 2014, in caso di guida tra le 22:00 e le 6:00, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di cui all'articolo 7 sia ridotto a tre ore.

La Commissione sorveglia con attenzione il ricorso a detta deroga al fine di garantire che siano rispettate condizioni molto rigorose di sicurezza stradale, in particolare controllando che il tempo di guida complessivamente accumulato durante il periodo coperto dalla deroga non sia eccessivo. Entro il 4 dicembre 2012, la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze della deroga per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli aspetti sociali. Qualora lo ritenga opportuno, la Commissione propone le relative modifiche al presente regolamento.

**▼ M3**

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

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

<sup>(1)</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88.

**▼ B**

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

**▼ M3**

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

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

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

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

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

**▼ B**

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

**▼ M3**

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

*Articolo 8 bis*

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

— prevenzione e rilevamento delle intrusioni;

— illuminazione e visibilità;

**▼ M3**

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

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

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

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

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

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

**▼ B***Articolo 9***▼ M3**

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

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

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

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



**▼ M3**

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

**▼ B**

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

**▼ M3***Articolo 9 bis*

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

**▼ B**

## CAPO III

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

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

**▼ B**

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

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

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

**▼B**

4. Le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurano che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi al presente regolamento.
5. a) Un'impresa di trasporto che utilizza veicoli dotati di apparecchi di controllo in conformità dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 e che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento:
- i) garantisce che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo e dalla carta del conducente secondo la frequenza stabilita dallo Stato membro, e che siano trasferiti con maggiore frequenza affinché vengano trasferiti tutti i dati relativi alle attività intraprese dall'impresa, o per conto della stessa;
  - ii) garantisce che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederlo, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali dell'impresa;
- b) Nel presente paragrafo, il termine «trasferimento» corrisponde alla definizione di cui all'allegato IB, capo I, lettera s), del regolamento (CEE) n. 3821/85.
- c) Il periodo massimo entro il quale i dati pertinenti sono trasferiti ai sensi della precedente lettera a), punto i) è stabilito dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

## CAPO IV

**DEROGHE***Articolo 11*

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

*Articolo 12*

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

**▼ M3**

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

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

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

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

**▼ B***Articolo 13*

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

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

**▼ C3**

- d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio <sup>(1)</sup> per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

<sup>(1)</sup> GU L 15 del 21.1.1998, pag. 14.

**▼ C3**

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

**▼ M3**

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

**▼ C3**

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

**▼ B**

- g) veicoli adibiti a scuola guida per l'ottenimento della patente di guida o dell'attestato di idoneità professionale e per il relativo esame, purché non utilizzati per il trasporto di persone o di merci a fini di lucro;

**▼ C1**

- h) veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di raccolta e smaltimento dei rifiuti domestici a domicilio, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;

**▼ B**

- i) veicoli da 10 a 17 posti utilizzati esclusivamente per il trasporto di passeggeri senza fini commerciali;
- j) veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;
- k) veicoli progettuali mobili dotati di attrezzature speciali, essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici;

**▼ C2**

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

**▼ B**

- m) veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e/o valori;
- n) veicoli adibiti al trasporto di rifiuti di animali o di carcasce non destinate al consumo umano;

**▼ B**

- o) veicoli impiegati esclusivamente su strade all'interno di centri di smistamento quali porti, interporti e terminali ferroviari;
- p) veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio fino a ► **M2** cento km ◀;

**▼ M3**

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

**▼ B**

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

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

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

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

*Articolo 14*

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

**▼ M3**

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

**▼B**

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

**▼M3***Articolo 15*

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

**▼B**

## CAPO V

**PROCEDURE DI CONTROLLO E SANZIONI***Articolo 16*

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

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

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

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

3. Il registro di servizio:

- a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;
- b) è firmato dal titolare dell'impresa di trasporto o da un suo delegato;
- c) è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce; su richiesta dell'interessato l'impresa dà al conducente un estratto del registro di servizio; ed
- d) è presentato e consegnato su richiesta di un addetto autorizzato.

**▼B***Articolo 17*

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

*Articolo 18*

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

*Articolo 19***▼M3**

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

**▼B**

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

In via eccezionale, allorquando viene constatata un'infrazione:

- che non è stata commessa sul territorio dello Stato membro interessato, e

<sup>(1)</sup> GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33.

<sup>(2)</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

**▼B**

— che è stata commessa da un'impresa stabilita o da un conducente la cui sede di lavoro è situata in un altro Stato membro o in un paese terzo,

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

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

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

*Articolo 20*

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

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

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

*Articolo 21*

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

*Articolo 22***▼M3**

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



**▼ B**

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

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

**▼ M3**

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

**▼ B**

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

**▼ M3**

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

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

**▼ B**

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

### *Articolo 23*

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

**▼ M3**

### *Articolo 23 bis*

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

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

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

**▼ M3**

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

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

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

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

**▼ B***Articolo 24*

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

**▼ M3**

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

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

**▼ B**

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

*Articolo 25*

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

- a) procede all'esame dei casi in cui sussistono differenze nelle modalità di attuazione ed esecuzione delle disposizioni del presente regolamento, in particolare sui periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo;
- b) chiarisce le disposizioni del presente regolamento al fine di favorire un approccio comune.

**▼ M3**

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

<sup>(1)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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

**▼M3**

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

**▼B**

## CAPO VI

## DISPOSIZIONI FINALI

*Articolo 26*

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

1) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 2*

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

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

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

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

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

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

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

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

**▼B**

4) L'articolo 15 è modificato come segue:

— Al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

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

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


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

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


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

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

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

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

**▼B**

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

(\*) GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.»

— Il paragrafo 4 è abrogato.

— Il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

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

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



#### *Articolo 27*

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

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

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

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

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

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

#### *Articolo 28*

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

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

#### *Articolo 29*

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

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

## I

(Atti legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2020

**che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile, nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.
- (2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, ha messo in luce alcune carenze nell'attuazione del quadro giuridico. La scarsa chiarezza delle norme in materia di periodi di riposo settimanale, di strutture per il riposo e di interruzioni in situazione di multipresenza, nonché l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono state fonte di interpretazioni e pratiche di esecuzione divergenti da uno Stato membro all'altro. Diversi Stati membri di recente hanno adottato misure unilaterali che hanno ulteriormente aggravato l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori. Tuttavia, i periodi di guida massimi giornalieri e settimanali sono efficaci per migliorare le condizioni sociali dei conducenti e la sicurezza stradale in generale. Per garantire il rispetto delle norme, sono necessari sforzi continui.

<sup>(1)</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

<sup>(2)</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 151 del 6.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (3) Al fine di promuovere la sicurezza stradale, è importante incoraggiare le imprese di trasporto ad adottare una cultura della sicurezza che sia rispettata a tutti i livelli. In particolare, al fine di impedire infrazioni delle norme relative alla guida e al riposo o evitare che sia messa a repentaglio la sicurezza stradale, non dovrebbe essere consentito associare la retribuzione basata sui risultati al tempo necessario per il trasporto dei passeggeri verso le loro destinazioni o per la consegna delle merci.
- (4) La valutazione ex post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'esecuzione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è avvenuta principalmente a causa della scarsa chiarezza delle stesse, a un uso inefficiente e difforme degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.
- (5) Per maggiore chiarezza e coerenza è opportuno definire l'esenzione dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per l'uso non commerciale di un veicolo.
- (6) Norme chiare, adeguate, proporzionate ed eseguite in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire gli obiettivi strategici di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, assicurare una concorrenza non distorta ed equa fra i trasportatori, nonché di contribuire a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.
- (7) Gli obblighi vigenti in materia di interruzioni si sono rivelati inadeguati e poco pratici per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare l'obbligo relativo alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti effettuati da conducenti in multipresenza, senza compromettere la sicurezza del conducente e la sicurezza stradale.
- (8) I conducenti che effettuano trasporti internazionali di merci a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Gli obblighi vigenti in materia di riposo settimanale regolare potrebbero prolungare senza necessità tali periodi. È pertanto auspicabile adattare le disposizioni relative ai periodi di riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto internazionale rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per il loro periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. Date le differenze tra il trasporto di passeggeri e quello di merci, questa possibilità non dovrebbe applicarsi ai conducenti allorché effettuano il trasporto di passeggeri.
- (9) La flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti dovrebbe essere sempre trasparente e prevedibile per il conducente, senza mai compromettere la sicurezza stradale – per via dell'innalzamento del livello di fatica dei conducenti – né deteriorare le condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe quindi alterare l'orario di lavoro vigente del conducente o il periodo di guida massimo quindicinale e dovrebbe essere soggetta a norme più severe riguardanti la compensazione dei periodi di riposo ridotti.
- (10) Al fine di evitare un uso improprio di detta flessibilità, è essenziale definirne chiaramente l'ambito di applicazione così come prevedere controlli adeguati. Tale ambito di applicazione dovrebbe dunque limitarsi a quei conducenti che nel periodo di riferimento trascorrono i periodi di riposo settimanale ridotti al di fuori degli Stati membri dell'impresa e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente. Le verifiche del caso possono essere svolte consultando le registrazioni dei tachigrafi effettuate su strada e nei locali dell'impresa di trasporto, in quanto contengono la posizione dell'inizio e della fine del periodo di riposo, nonché informazioni riguardanti i singoli conducenti.
- (11) Al fine di garantire un'esecuzione efficace, è essenziale che le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli su strada, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 56 giorni precedenti.
- (12) I rapidi progressi tecnologici stanno portando alla progressiva automazione dei sistemi di guida, che richiedono input diretti inferiori o pari a zero da parte del conducente. Per far fronte a tali cambiamenti può essere necessario adeguare la legislazione vigente, comprese le norme relative ai periodi di guida e di riposo, al fine di garantire la sicurezza stradale e condizioni di parità nonché migliori condizioni di lavoro, consentendo nel contempo all'Unione di svolgere un ruolo pionieristico in materia di tecnologie e prassi innovative. È quindi opportuno che la Commissione presenti una relazione di valutazione sull'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, che contempli altresì i vantaggi delle tecnologie di guida autonoma. Tale relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, di una proposta legislativa.
- (13) Al fine di promuovere il progresso sociale è opportuno specificare il luogo in cui può essere effettuato il periodo di riposo settimanale garantendo ai conducenti adeguate condizioni di riposo. La qualità dell'alloggio è di particolare importanza durante i periodi di riposo settimanale regolare che il conducente dovrebbe trascorrere in un alloggio adeguato al di fuori della cabina del veicolo, a spese dell'impresa di trasporto in quanto datore di lavoro. Al fine di assicurare buone condizioni di lavoro e di sicurezza per i conducenti, è opportuno chiarire l'obbligo di fornire loro un alloggio di qualità e che tenga conto delle specificità di genere per i periodi di riposo settimanale regolari, se effettuati lontano da casa.



- (14) È altresì necessario disporre che le imprese di trasporto organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi e che i conducenti possano beneficiare di lunghi periodi di riposo presi a compensazione dei periodi di riposo settimanale ridotti. L'organizzazione del ritorno dovrebbe consentire di raggiungere una sede delle attività dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento o il luogo di residenza del conducente e quest'ultimo è libero di scegliere dove trascorrere il suo periodo di riposo. Per dimostrare che l'impresa di trasporto ottempera agli obblighi in materia di organizzazione del ritorno regolare, essa dovrebbe essere in grado di utilizzare le registrazioni del tachigrafo, il registro di servizio del conducente o altra documentazione. Tali prove dovrebbero essere disponibili presso i locali dell'impresa di trasporto per essere presentate su richiesta delle autorità di controllo.
- (15) Se da un lato non è possibile effettuare i periodi di riposo settimanale regolari e periodi di riposo più lunghi all'interno del veicolo o in un'area di parcheggio, ma soltanto in un alloggio adeguato – che può essere adiacente a un'area di parcheggio –, dall'altro è della massima importanza permettere ai conducenti di individuare aree di parcheggio sicure e protette che offrano adeguati livelli di sicurezza e strutture idonee. La Commissione ha già studiato modalità per incentivare lo sviluppo di aree di parcheggio di alta qualità, compresi i requisiti minimi necessari. È quindi opportuno che la Commissione elabori norme relative ad aree di parcheggio sicure e protette che contribuiscano a promuovere aree di parcheggio di alta qualità. Tali norme possono essere rivedute al fine di includere un migliore accesso ai combustibili alternativi, in linea con le politiche che sviluppano tale infrastruttura. È inoltre importante che le aree di parcheggio siano tenute sgombre da ghiaccio e neve.
- (16) Le aree di parcheggio sicure e protette dovrebbero essere soggette a procedure di verifica affinché siano certificate in conformità degli standard dell'Unione. Tali procedure di verifica dovrebbero garantire altresì che le aree di parcheggio continuino a rispettare i suddetti standard. La Commissione dovrebbe quindi essere incaricata di elaborare una procedura di certificazione per lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette nell'Unione.
- (17) Ai fini della sicurezza stradale e dell'applicazione delle norme, tutti i conducenti dovrebbero essere pienamente a conoscenza delle norme relative ai periodi di guida e di riposo come pure dei pericoli della fatica. A tale riguardo è importante poter accedere facilmente a informazioni sulle strutture di riposo disponibili. La Commissione dovrebbe quindi fornire informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette attraverso un sito web di agevole consultazione. Tali informazioni dovrebbero essere mantenute aggiornate.
- (18) Al fine di garantire la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio in modo continuativo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla definizione di norme relative al livello di servizio in aree di parcheggio sicure e protette, nonché di procedure per certificare la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(5)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (19) Gli orientamenti TEN-T riveduti, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>, prevedono lo sviluppo di aree di parcheggio sulle autostrade ogni 100 km circa per fornire spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza. Al fine di accelerare e promuovere la costruzione di adeguate infrastrutture di parcheggio, è importante che siano disponibili sufficienti opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione, conformemente agli atti giuridici vigenti e futuri dell'Unione che definiscono le condizioni per il sostegno finanziario.
- (20) In molti casi le operazioni di trasporto su strada all'interno dell'Unione comportano una tratta effettuata in nave traghetto o su convoglio ferroviario. Per tali operazioni è pertanto opportuno stabilire disposizioni chiare e appropriate in materia di periodi di riposo e di interruzioni.

<sup>(5)</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(6)</sup> 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).

- (21) I conducenti devono talvolta far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare periodi di riposo settimanale senza violare le norme dell'Unione. È auspicabile permettere ai conducenti di affrontare più facilmente tali circostanze impreviste consentendo loro di raggiungere la destinazione per il periodo di riposo settimanale. Tali circostanze eccezionali sono improvvise e inevitabili e non possono essere previste, e si verificano quando inaspettatamente diviene impossibile, per un breve periodo di tempo, applicare le disposizioni del presente regolamento nella loro interezza. Non è quindi possibile invocare in maniera sistematica tali circostanze per eludere il rispetto del presente regolamento. Ai fini di una corretta esecuzione, il conducente dovrebbe documentare le circostanze eccezionali che comportano un discostamento dalle norme. Inoltre, dovrebbero essere garantiti tempi di guida non eccessivi.
- (22) Per ridurre e prevenire prassi esecutive divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'esecuzione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.
- (23) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che le norme nazionali in materia di sanzioni applicabili alle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> siano applicate in modo effettivo, proporzionato e dissuasivo. È importante assicurare ai professionisti un facile accesso alle informazioni sulle sanzioni che si applicano in ciascuno Stato membro. L'Autorità europea del lavoro, istituita dal regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(8)</sup>, potrebbe facilitare tale accesso mettendo a disposizione le informazioni sul sito web unico a livello di Unione, istituito dal regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(9)</sup>, che funge da portale unico per accedere alle fonti e ai servizi di informazione a livello di Unione e nazionale in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.
- (24) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione, al fine di chiarire le disposizioni di detto regolamento e stabilire approcci comuni per quanto riguarda la loro applicazione e attuazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup>.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di prevedere disposizioni dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrazione e conservazione dei dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo, nonché disposizioni dettagliate necessarie all'applicazione uniforme delle disposizioni su requisiti e funzioni in materia di dati nonché l'installazione dei tachigrafi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (26) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno i sistemi tachigrafici vigenti e intelligenti e i tachigrafi intelligenti dovrebbero diventare obbligatori anche per i veicoli commerciali leggeri al di sopra di un certo peso e che operano nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi. Si dovrebbero pertanto migliorare le funzionalità del tachigrafo al fine di ottenere un posizionamento più preciso.
- (27) L'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale, la rapida evoluzione delle nuove tecnologie, la digitalizzazione in tutta l'economia dell'Unione e la necessità di condizioni di parità tra le imprese nel settore del trasporto internazionale su strada rendono necessario abbreviare il periodo transitorio per l'installazione dei tachigrafi intelligenti nei veicoli immatricolati. I tachigrafi intelligenti contribuiranno a semplificare i controlli, facilitando così il lavoro delle autorità nazionali.

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

<sup>(9)</sup> Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (28) Per garantire che i conducenti, i trasportatori e le autorità di controllo beneficino al più presto dei vantaggi dei tachigrafi intelligenti, fra cui la registrazione automatica degli attraversamenti di frontiera, il parco veicoli esistente dovrebbe essere dotato di tali dispositivi entro un termine adeguato dall'entrata in vigore delle norme tecniche dettagliate. Tale periodo assicurerà un tempo sufficiente per la preparazione.
- (29) Nei veicoli sprovvisti di tachigrafi intelligenti, l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa.
- (30) La registrazione delle attività sul tachigrafo è una parte importante del lavoro dei conducenti. È quindi essenziale che i conducenti ricevano adeguate formazioni su come utilizzare le nuove funzioni dei tachigrafi immessi sul mercato. I costi relativi a tali formazioni dovrebbero essere sostenuti dalle imprese di trasporto in quanto datrici di lavoro.
- (31) I funzionari addetti al controllo che verificano il rispetto della pertinente normativa dell'Unione nel settore del trasporto su strada devono far fronte alle sfide poste dalla varietà dei dispositivi tachigrafici in uso e dalle sofisticate tecniche di manipolazione in rapida evoluzione. Ciò vale soprattutto quando tali controlli sono effettuati su strada. È quindi essenziale che i funzionari addetti al controllo ricevano un'adeguata formazione per essere pienamente al corrente degli ultimi sviluppi tecnologici e delle ultime tecniche di manipolazione.
- (32) Per ridurre gli oneri a carico delle imprese di trasporto e delle autorità di controllo nel caso in cui un funzionario addetto al controllo rimuova il sigillo di un tachigrafo a fini di controllo, si dovrebbe consentire al funzionario addetto al controllo di apporre nuovamente il sigillo in talune circostanze ben documentate.
- (33) Tenuto conto dei continui sviluppi tecnologici, la Commissione sta valutando la possibilità di sviluppare nuove soluzioni tecniche che offrano gli stessi vantaggi e i livelli di sicurezza del tachigrafo intelligente, a parità di costi connessi o a costi connessi inferiori.
- (34) È importante che le imprese di trasporto stabilite in paesi terzi siano soggette a norme equivalenti alle norme dell'Unione quando effettuano operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'Unione. La Commissione dovrebbe valutare l'applicazione di questo principio a livello di Unione e proporre soluzioni adeguate da negoziare nel contesto dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada («accordo AETR»).
- (35) Il trasporto di merci è diverso dal trasporto di passeggeri. Pertanto, la Commissione dovrebbe valutare se debbano essere proposte norme più adeguate per il trasporto di passeggeri, in particolare per i servizi occasionali quali definiti all'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(11)</sup>.
- (36) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti tramite l'armonizzazione delle norme sui periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo nel trasporto su strada e l'armonizzazione delle norme sull'uso e il controllo dei tachigrafi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (37) È pertanto opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

- 1) all'articolo 2, paragrafo 1, è inserita la lettera seguente:

«a bis) dal 1<sup>o</sup> luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate; oppure»;

<sup>(11)</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 88).

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera a *bis*) è sostituita dalla seguente:

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

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

ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente,

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

b) è inserita la lettera seguente:

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

3) all'articolo 4 è aggiunta la lettera seguente:

«t) "trasporto non commerciale": qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.»;

4) all'articolo 6, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché "i tempi di disponibilità", di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii), del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

---

(\*) 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).»;

5) all'articolo 7, è aggiunto il comma seguente:

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

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

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

a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure

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

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

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

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

b) è inserito il paragrafo seguente:

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

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

c) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

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

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

d) è inserito il paragrafo seguente:

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

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

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

e) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

7) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 8 bis

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

— prevenzione e rilevamento delle intrusioni;

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

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

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

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

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

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

---

(\*) 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).»;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 sostituito dal seguente:

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

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

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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



9) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 9 bis

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

10) all'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

11) all'articolo 12 sono aggiunti i commi seguenti:

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

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

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

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

12) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

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

b) sono inserite le lettere seguenti:

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

r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.»;

13) all'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

14) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

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

15) all'articolo 16, paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

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

16) all'articolo 19, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

---

(\*) Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).»;

17) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

b) al paragrafo 2 è aggiunta la lettera seguente:

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

c) sono inseriti i paragrafi seguenti:

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

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



18) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 23 bis

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

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

3. La delega di potere di cui all'articolo 8 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (\*).
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

(\*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

19) all'articolo 24 il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

---

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

20) all'articolo 25, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

## Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 165/2014 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti (CE) n. 1071/2009 (\*), (CE) n. 1072/2009 (\*\*), (CE) n. 1073/2009 (\*\*\*) del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*\*\*), alle direttive 92/6/CEE (\*\*\*\*\*), e 92/106/CEE (\*\*\*\*\*), del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE (\*\*\*\*\*), 2014/67/UE (\*\*\*\*\*), e (UE) 2020/1057 (\*\*\*\*\*), del Parlamento europeo e del Consiglio.

(\*) Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51).

(\*\*) Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 72).

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

(\*\*\*\*) 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 (GUL 80 del 23.3.2002, pag. 35).

(\*\*\*\*\*), Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GUL 57 del 2.3.1992, pag. 27).

(\*\*\*\*\*), Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GUL 368 del 17.12.1992, pag. 38).

(\*\*\*\*\*), Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1996 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GUL 18 del 21.1.1997, pag. 1).

(\*\*\*\*\*), Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GUL 159 del 28.5.2014, pag. 11).

(\*\*\*\*\*), Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GUL 249 del 31.7.2020, pag. 49).»;

- 2) all'articolo 3, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

- a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;
- b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili fino al 30 settembre 2011;
- c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e
- d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

4 bis. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, i veicoli muniti di tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione (\*) operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.

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

3) all'articolo 4, paragrafo 2, dopo il quarto trattino, è inserito il trattino seguente:

«— hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento;»;

4) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

### **Protezione dei dati**

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e ai regolamenti (CE) n. 561/2006, (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009, alle direttive 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/106/CEE, nonché, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Gli Stati membri assicurano, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:

- a) l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8;
- b) l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi; e
- c) la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.

3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.

4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.»;

5) all'articolo 8, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, e nel secondo comma, si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.»;

6) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo autorizzate ad accertare le infrazioni degli atti legislativi dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.»;

c) al paragrafo 4 è aggiunto il trattino seguente:

«— superamento del periodo di guida massimo.»;

7) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

«I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.»;

8) l'articolo 11 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

Entro il 21 agosto 2021 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma.

Entro il 21 febbraio 2022 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.»;

b) al secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma.»;

9) all'articolo 22, paragrafo 5, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

«I sigilli rimossi o rotti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione o rottura. Qualora i sigilli siano stati rimossi o rotti a fini di controllo, essi possono essere sostituiti da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico senza indebito ritardo.

Qualora un funzionario di controllo rimuova un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le informazioni seguenti:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.»;

10) all'articolo 26 è inserito il paragrafo seguente:

«7 bis L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.»;


11) l'articolo 34 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:


«1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.»;

b) al paragrafo 5, la lettera b) è così modificata:

i) il punto iv) è sostituito dal seguente:

«iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia.»;

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«v) sotto il simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario": in aggiunta al simbolo : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

c) al paragrafo 6, è aggiunta la lettera seguente:

«f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.»;

d) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

Entro il 2 febbraio 2022 il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.»;

12) l'articolo 36 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) il punto i) è sostituito dal seguente:

«i) i fogli di registrazione del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti;»

ii) il punto iii) è sostituito dal seguente:

«iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.»;

b) al paragrafo 2, il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.».

### Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Tuttavia, l'articolo 1, punto 15), e l'articolo 2, punto 12), si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

J. KLOECKNER

**REGOLAMENTO (UE) 2020/1055 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 15 luglio 2020****che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 <sup>(4)</sup> e (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> è emersa l'opportunità di migliorare le norme ivi contenute su una serie di punti.
- (2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di siffatte imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di evitare possibili lacune e di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli a motore destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti i trasportatori, è opportuno modificare tale regolamento. I requisiti per l'accesso alla professione dovrebbero diventare obbligatori per i trasportatori che utilizzano veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate.
- (3) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009, talune attività di trasporto internazionale di merci sono esentate dall'obbligo di licenza comunitaria per accedere al mercato europeo del trasporto di merci su strada. Nel quadro dell'organizzazione di tale mercato, le imprese di trasporto di merci su strada che trasportano merci con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate dovrebbero essere esentate dall'obbligo di possedere una licenza comunitaria o altra autorizzazione di trasporto.
- (4) Sebbene i veicoli aventi una massa a carico tecnicamente ammissibile inferiore a una determinata soglia siano esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009, detto regolamento offre agli Stati membri la possibilità di applicare una parte o l'insieme delle sue disposizioni a tali veicoli.
- (5) Attualmente, gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari rispetto a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso. Essa andrebbe pertanto abolita.

<sup>(1)</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 38.

<sup>(2)</sup> GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 153 del 7.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>(5)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).



- (6) Al fine di contrastare il fenomeno delle cosiddette «società di comodo» e garantire una concorrenza leale e condizioni di parità nel mercato interno, occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività di trasporto. Di conseguenza, e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire e rafforzare le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, evitando nel contempo l'imposizione di un onere amministrativo sproporzionato.
- (7) La presenza effettiva e permanente nello Stato membro di stabilimento dovrebbe in particolare presupporre che l'impresa effettui operazioni di trasporto con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro.
- (8) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 impone alle imprese di svolgere in modo efficace e continuativo le loro operazioni con attrezzature e strutture tecniche appropriate presso una sede operativa situata nello Stato membro di stabilimento e consente ulteriori requisiti a livello nazionale, il più comune dei quali è disporre di aree di parcheggio nello Stato membro di stabilimento. Tuttavia, tali requisiti, applicati in modo disomogeneo, non sono stati sufficienti a garantire un legame effettivo con tale Stato membro al fine di contrastare in modo efficace le società di comodo e per ridurre il rischio di cabotaggio sistematico e il nomadismo dei conducenti organizzati da un'impresa presso la quale i veicoli non ritornano. Considerando che, al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato interno nel settore dei trasporti, possono essere necessarie norme specifiche in materia di diritto di stabilimento e di prestazione di servizi, è opportuno armonizzare ulteriormente i requisiti in materia di stabilimento e rafforzare quelli relativi alla presenza dei veicoli utilizzati dal trasportatore nello Stato membro di stabilimento. La definizione di un intervallo minimo entro il quale il veicolo deve ritornare contribuisce a garantire che tali veicoli possano essere oggetto di una corretta manutenzione con l'attrezzatura tecnica situata nello Stato membro di stabilimento e rende più facili i controlli.

Il ciclo di tali ritorni dovrebbe essere sincronizzato con l'obbligo, per l'impresa di trasporto di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>, di organizzare le proprie operazioni in modo da consentire al conducente di tornare a casa almeno ogni quattro settimane, in modo che entrambi gli obblighi possano essere adempiuti con il ritorno del conducente insieme al veicolo almeno ogni due cicli di quattro settimane. La sincronizzazione rafforza il diritto di ritorno del conducente e riduce il rischio che il veicolo debba ritornare solo per soddisfare questo nuovo requisito in materia di stabilimento. L'obbligo di ritorno nello Stato membro di stabilimento non dovrebbe tuttavia richiedere che uno specifico numero di operazioni si svolgano nello Stato membro di stabilimento o limitare altrimenti la possibilità degli trasportatori di fornire servizi in tutto il mercato interno.

- (9) Nella misura in cui l'accesso alla professione di trasportatore su strada dipende dall'onorabilità dell'impresa interessata, sono necessari chiarimenti per quanto riguarda le persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione, le procedure amministrative da espletare e i periodi necessari per la riabilitazione dopo che un gestore dei trasporti ha perso l'onorabilità.
- (10) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali.
- (11) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori nel trasporto stradale e sul cabotaggio, nonché della legislazione applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- (12) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato interno, nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinente in materia, comprese le disposizioni relative all'accesso al mercato come le norme sul cabotaggio. I termini del potere conferito alla Commissione per definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbero essere conseguentemente precisati.
- (13) Le autorità nazionali competenti hanno avuto difficoltà a individuare i documenti che le imprese di trasporto possono produrre per dimostrare la propria idoneità finanziaria, in particolare in assenza di conti annuali certificati. È pertanto opportuno chiarire le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria.

<sup>(6)</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).



- (14) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un'adeguatezza finanziaria minima al fine di garantire che dispongano dei mezzi per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni effettuate con tali veicoli hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti di adeguatezza finanziaria dovrebbero essere meno rigorosi di quelli che si applicano ai trasportatori che impiegano veicoli che superano il suddetto limite. Nel determinare l'adeguatezza finanziaria richiesta si dovrebbe tener conto degli insiemi di veicoli accoppiati. L'autorità competente dovrebbe applicare il requisito di adeguatezza finanziaria di livello più elevato qualora la massa a carico tecnicamente ammissibile dell'insieme di veicoli accoppiati superi le 3,5 tonnellate.
- (15) Al fine di creare e mantenere norme elevate per le imprese senza produrre effetti negativi sul mercato interno del trasporto su strada, è opportuno consentire agli Stati membri di applicare i requisiti di adeguatezza finanziaria relativi all'uso di veicoli pesanti anche alle imprese stabilite nel loro territorio per quanto concerne i veicoli con massa a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate.
- (16) Al fine di garantire l'affidabilità del settore del trasporto su strada e di migliorare la riscossione di debiti nei confronti di organismi di diritto pubblico, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esigere il rispetto degli obblighi di pagamento nei confronti degli enti pubblici, quali debiti IVA e contributi di previdenza sociale, nonché di esigere che le imprese non siano oggetto di procedimenti introdotti per tutelarne i beni.
- (17) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete e aggiornate per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente dei trasportatori sottoposti ad inchiesta. In particolare, informazioni relative al numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dei trasportatori e il fattore di rischio che i trasportatori presentano dovrebbero consentire una migliore attuazione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.
- (18) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per adottare, tra l'altro, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri. Ciò potrebbe comportare procedure necessarie per garantire che le autorità competenti possano avere accesso, durante i controlli su strada, al fattore di rischio armonizzato di un'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (7). È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (8).
- (19) La definizione dell'infrazione più grave, ossia quella riguardante il superamento del tempo di guida giornaliero, di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, non corrisponde alle vigenti disposizioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006. Tale incoerenza genera incertezza e pratiche divergenti tra le autorità nazionali e, di conseguenza, complica l'esecuzione delle norme in questione. È quindi opportuno chiarire tale definizione per garantire la coerenza tra i due regolamenti.
- (20) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante («cabotaggio») dovrebbero essere chiare, semplici e di facile esecuzione, mantenendo nel contempo il livello di liberalizzazione raggiunto finora.
- (21) I trasporti di cabotaggio dovrebbero contribuire ad aumentare il fattore di carico dei veicoli pesanti e a ridurre i percorsi a vuoto e dovrebbero essere consentiti nella misura in cui non sono effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa all'interno dello Stato membro interessato. Al fine di garantire che i trasporti di cabotaggio non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa, i trasportatori non dovrebbero essere autorizzati a effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di un certo periodo dal termine di un periodo di trasporti di cabotaggio.

(7) 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

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

- (22) Se da un lato la maggiore liberalizzazione prevista dall'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio <sup>(9)</sup> rispetto al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 è stata utile per promuovere il trasporto combinato e dovrebbe, in linea di principio, essere preservata, dall'altro è necessario provvedere affinché non se ne faccia un uso improprio. L'esperienza dimostra che, in talune parti dell'Unione, tale disposizione è stata utilizzata in maniera sistematica per eludere la natura temporanea del cabotaggio nonché come base per la presenza continuativa di veicoli in uno Stato membro diverso da quello di stabilimento dell'impresa. Dette pratiche sleali rischiano di condurre al dumping sociale e compromettono il rispetto del quadro giuridico relativo al cabotaggio. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di derogare all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE e applicare le disposizioni relative al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 per affrontare tali problemi, introducendo un limite proporzionato alla presenza continuativa di veicoli nel proprio territorio.
- (23) L'effettiva ed efficace applicazione delle norme costituisce una condizione necessaria per una concorrenza leale nel mercato interno. Un'ulteriore digitalizzazione degli strumenti di esecuzione è essenziale al fine di rendere disponibili maggiori capacità di esecuzione, ridurre gli oneri amministrativi inutili per gli operatori del trasporto internazionale, e in particolare per le piccole e medie imprese, concentrarsi meglio sui trasportatori ad alto rischio e individuare le pratiche fraudolente. È opportuno precisare con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. I controlli su strada si dovrebbero basare sui documenti di trasporto e, se disponibili, sulle registrazioni del tachigrafo. Al fine di semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti, l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti dovrebbero essere riconosciuti quali mezzi atti a dimostrare la conformità. Il formato utilizzato a tal fine dovrebbe garantire affidabilità e autenticità. Considerando il crescente ricorso a metodi elettronici efficienti di scambio di informazioni nel settore dei trasporti e della logistica, è importante garantire la coerenza dei quadri normativi e prevedere disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.
- (24) Le imprese di trasporto sono destinatarie delle norme relative al trasporto internazionale e, in quanto tali, sono soggette alle conseguenze di eventuali infrazioni da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che affidano servizi di trasporto a trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero prevedere anche norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per gli speditori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero a conoscenza del fatto — o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere — che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.
- (25) L'Autorità europea del lavoro, il cui ambito di attività definito all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup> comprende il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, svolgerà un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri per applicare in modo adeguato le norme del presente regolamento. Tale ruolo riguarderà in particolare i controlli concertati, l'agevolazione della cooperazione e dello scambio di informazioni tra Stati membri, la promozione e la condivisione delle migliori prassi, il sostegno allo sviluppo delle capacità, alla formazione e alle campagne di sensibilizzazione.
- (26) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009 e per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1072/2009. È di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(11)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, è opportuno che il Parlamento europeo e il Consiglio ricevano tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti abbiano sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (27) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia l'introduzione di un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione, riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione e il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento

<sup>(9)</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

<sup>(11)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (28) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(12)</sup>,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

### Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, il paragrafo 4 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento;»;

b) è inserita la lettera seguente:

«a bis) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;»;

c) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti di passeggeri su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di passeggeri su strada come attività principale.»;

d) è inserito il comma seguente:

«Ai fini del primo comma, lettera b), qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri e non sia connesso a un'attività professionale, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;»;

- 2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;

- 3) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

#### Condizioni relative al requisito di stabilimento

1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), nello Stato membro di stabilimento un'impresa:

- a) dispone di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, in particolare i contratti di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto da parte dell'impresa delle condizioni stabilite dal presente regolamento;
- b) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza;

<sup>(12)</sup> Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI») (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

- c) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla legislazione nazionale;
- d) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, deve avere un numero di partita IVA valido;
- e) una volta concessa l'autorizzazione, dispone di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa dello Stato membro in questione, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o detenuti ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;
- f) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali di cui alla lettera a) situati in tale Stato membro e gestisce in modo efficace e continuativo le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera g) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;
- g) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera e) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.
2. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che un'impresa disponga nello Stato membro di stabilimento:
- a) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di personale amministrativo debitamente qualificato nei suoi locali o di un gestore dei trasporti reperibile durante il normale orario d'ufficio;
- b) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di un'infrastruttura operativa diversa dalle attrezzature tecniche di cui al paragrafo 1, lettera f), nel territorio di tale Stato membro, compreso un ufficio aperto durante il normale orario d'ufficio.»;
- 4) l'articolo 6 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è così modificato:
- i) il secondo comma è sostituito dal seguente:
- «Nel determinare se un'impresa soddisfi tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento di tale impresa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro.»;
- ii) al terzo comma, lettera a), punto vi), il termine «e» è soppresso;
- iii) al terzo comma, lettera a), è aggiunto il punto seguente:
- «vii) diritto tributario; e»;
- iv) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i punti seguenti:
- «xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;
- xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali;
- xiii) il cabotaggio.»;
- b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- «2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera b), qualora sia stata inflitta al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporti in uno o più Stati membri una condanna per un reato grave o una sanzione per una delle infrazioni più gravi della normativa dell'Unione stabilite all'allegato IV, l'autorità competente dello Stato membro di stabilimento avvia e porta a termine in modo appropriato e tempestivo un procedimento amministrativo che includa, se del caso, un'ispezione in loco nei locali dell'impresa in questione.

Nel corso del procedimento amministrativo il gestore dei trasporti o gli altri rappresentanti legali dell'impresa di trasporto, a seconda dei casi, hanno il diritto di esporre le loro argomentazioni e spiegazioni.

Nel corso del procedimento amministrativo, l'autorità competente valuta se, a causa di particolari circostanze, la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata nel caso di specie. Nell'ambito di tale valutazione l'autorità competente tiene conto del numero di infrazioni gravi delle norme nazionali e dell'Unione, di cui al terzo comma del paragrafo 1, nonché del numero delle infrazioni più gravi della normativa dell'Unione stabilite all'allegato IV, per le quali al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporto sono state inflitte condanne o sanzioni. Tale constatazione è debitamente motivata e giustificata.

Se ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata, l'autorità competente decide che l'impresa in questione continua a possedere il requisito dell'onorabilità. I motivi di tale decisione sono iscritti nel registro nazionale. Il numero di tali decisioni è indicato nella relazione di cui all'articolo 26, paragrafo 1.

Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata rispetto all'infrazione, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera b), che, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Nello stabilire le priorità per i controlli a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto delle informazioni su tali infrazioni, comprese le informazioni ricevute da altri Stati membri.

A tal fine la Commissione:

- a) stabilisce le categorie e i tipi di infrazione che sono riscontrati con maggiore frequenza;
- b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base al potenziale rischio per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;
- c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di veicoli adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 25, paragrafo 3.»;

5) l'articolo 7 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa deve in ogni momento essere in grado di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di capitale e di riserve, per un valore di almeno:

- a) 9 000 EUR per il primo veicolo a motore utilizzato;
- b) 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate; e
- c) 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate.

Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate, dimostrano di disporre ogni anno di un capitale e di riserve, per un valore di almeno:

- a) 1 800 EUR per il primo veicolo utilizzato; e
- b) 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

Gli Stati membri possono esigere che le imprese stabilite nel loro territorio dimostrino di avere a disposizione per tali veicoli lo stesso valore in capitale e riserve previsti per i veicoli di cui al precedente comma. In tali casi, l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione, che mette tali informazioni a disposizione del pubblico.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che l'impresa, il gestore dei trasporti, o qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dagli Stati membri, non abbia in essere debiti non personali nei confronti di organismi di diritto pubblico e non sia in stato di fallimento né oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione.»;

c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In deroga al paragrafo 1, l'autorità competente può convenire o esigere che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione stabilita dall'autorità competente, quale una garanzia bancaria o un'assicurazione, inclusa un'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o altri istituti finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, o altro documento vincolante, che fornisca una fideiussione in solido per l'impresa in relazione agli importi di cui al paragrafo 1.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati per l'anno di registrazione dell'impresa, l'autorità competente consente che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione, quale una garanzia bancaria, un documento rilasciato da un istituto finanziario che stabilisce l'accesso al credito a nome dell'impresa, o altro documento vincolante stabilito dall'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1.»;

6) l'articolo 8 è modificato come segue:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Gli Stati membri possono promuovere una formazione periodica sulle materie elencate nell'allegato I a intervalli di tre anni per garantire che la persona o le persone di cui al paragrafo 1 siano sufficientemente informate dell'evoluzione del settore.»;

b) il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

«9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 bis al fine di modificare gli allegati I, II e III per adeguarli all'evoluzione del mercato e al progresso tecnico.»;

7) all'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.»;

8) all'articolo 11, paragrafo 4, il terzo comma è soppresso;

9) all'articolo 12, è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le autorità competenti controllano periodicamente che le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3 del presente regolamento. A tal fine gli Stati membri eseguono controlli che comprendono, se del caso, ispezioni in loco nei locali dell'impresa in questione, mirate alle imprese classificate a maggior rischio. A tale scopo, gli Stati membri estendono il sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento.

(\*) 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).»;



b) al paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;

10) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia stato soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.»;

11) l'articolo 14 è modificato come segue:

a) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

«L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità e, in ogni caso, non prima che il gestore dei trasporti abbia dimostrato di aver seguito una formazione adeguata per un periodo di almeno tre mesi o di avere superato un esame riguardante le materie elencate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. A meno che, e fino a quando, non siano state prese misure di riabilitazione in conformità delle pertinenti disposizioni nazionali e del paragrafo 1 del presente articolo, l'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 8, paragrafo 8, del gestore dei trasporti dichiarato inidoneo non è più valido in alcuno Stato membro.»;

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) i nomi dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di cui all'articolo 3 inerenti all'onorabilità e all'idoneità professionale o, se del caso, il nome di un rappresentante legale;»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

«g) il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera g);

h) il numero di persone occupate nell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente, registrato nel registro nazionale entro il 31 marzo di ogni anno;

i) il fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

iii) il secondo, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

«I dati di cui al primo comma, lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, in conformità delle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), in registri separati. In tali casi, i dati di cui alle lettere e) e f) sono resi disponibili su richiesta o sono direttamente accessibili a tutte le autorità competenti dello Stato membro in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro cinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta.

I dati di cui al primo comma, lettere g), h) e i), devono essere a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione, adottato a norma del paragrafo 6, che specifica le funzionalità per consentire che i dati siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

I dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), sono accessibili ad autorità diverse dalle autorità competenti solo qualora dette autorità siano debitamente investite dei poteri di controllo e di sanzione nel settore del trasporto su strada e dispongano di personale giurato o altrimenti soggetto a un obbligo formale di segretezza.»;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.»;

c) al paragrafo 6 sono aggiunti i commi seguenti:

«Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le funzionalità per consentire che i dati di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere g), h) e i), siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 25, paragrafo 3.»;

d) il paragrafo 7 è soppresso;

13) l'articolo 18 è sostituito dal seguente:

«Articolo 18

### **Cooperazione amministrativa fra Stati membri**

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il 4 dicembre 2011. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si prestano prontamente assistenza reciproca, nonché qualunque altra informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'esecuzione del presente regolamento.

3. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano informazioni sulle condanne e le sanzioni per le infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Lo Stato membro che riceve la notifica di un'infrazione grave di cui all'articolo 6, paragrafo 2, che ha dato luogo a una condanna o a una sanzione in un altro Stato membro nel corso dei due anni precedenti inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

4. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono debitamente giustificate e motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili infrazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), indicano la finalità della richiesta e precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni e i documenti richiesti.

5. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 4 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.

6. Se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di fornire ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta, lo Stato membro richiesto può respingere la richiesta.

7. Laddove sia difficoltoso dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni per trovare la soluzione alle eventuali difficoltà. In caso di ritardi persistenti nella fornitura delle informazioni allo Stato membro richiedente, la Commissione ne è informata e adotta misure adeguate.

8. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 3 è effettuato tramite il sistema di scambio di messaggi, ossia i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione (\*). La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi da 4 a 7 sono attuate tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*). A tal fine, ciascuno Stato membro può designare il punto di contatto di cui al paragrafo 1 quale autorità competente e ne informa la Commissione tramite l'IMI.



9. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza al presente regolamento e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*).

10. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

11. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con la pertinente normativa nazionale e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili infrazioni del presente regolamento.

---

(\*) Regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada (GU L 335 del 18.12.2010, pag. 21).

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

(\*\*\*) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).»;

14) all'articolo 23 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al 21 maggio 2022, le imprese di trasporto di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, sono esentate dalle disposizioni del presente regolamento, salvo laddove diversamente previsto dalla normativa dello Stato membro di stabilimento.

In deroga all'articolo 16, paragrafo 2, l'obbligo di includere il fattore di rischio delle imprese nei registri elettronici nazionali si applica a decorrere da 14 mesi dopo l'entrata in vigore dell'atto di esecuzione relativo alla formula comune per il calcolo del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

15) l'articolo 24 è soppresso;

16) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 24 bis

#### **Esercizio della delega**

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 9, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 8, paragrafo 9, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

(\*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

17) l'articolo 25 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.»;

18) l'articolo 26 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«*Relazioni e riesame*»;

b) al paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente regolamento, il numero delle autorizzazioni sospese, il numero delle autorizzazioni ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni. Le relazioni relative al periodo successivo al 21 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per:

i) trasportatori di passeggeri su strada;

ii) trasportatori di merci su strada che utilizzano esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate; e

iii) tutti gli altri trasportatori di merci su strada;»

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«3. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 4 a 9, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite;

4. Entro il 21 agosto 2023, in base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti, la Commissione presenta una relazione dettagliata al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla portata della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri, a possibili lacune a tale proposito e a possibili modalità per migliorare la cooperazione. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta se sia necessario proporre misure supplementari.

5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.»;

19) l'allegato IV è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«**Infrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2**»;

b) al punto 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Superamento, durante un periodo di lavoro giornaliero, del 50 % o più dei tempi limite di guida fissati per un giorno.»;

c) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità, o installazione nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dall'apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.».

#### Articolo 2

### Modifiche del regolamento (CE) n. 1072/2009

Il regolamento (CE) n. 1072/2009 è così modificato:

1) all'articolo 1, il paragrafo 5 è così modificato:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) fino al 20 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;»;

b) è inserita la lettera seguente:

«c bis) dal 21 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;»;

2) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il terzo comma è soppresso;

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. La licenza comunitaria e le copie certificate devono corrispondere al modello figurante nell'allegato II. Tale allegato ne stabilisce inoltre le condizioni di impiego. Esse contengono almeno due degli elementi di sicurezza elencati nell'allegato I.

Nel caso di veicoli utilizzati per il trasporto di merci la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e a cui si applicano i requisiti finanziari ridotti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'autorità di rilascio riporta nella sezione "osservazioni particolari" della licenza comunitaria, o della relativa copia certificata conforme: "≤ 3,5 t".

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare gli allegati I e II per adeguarli al progresso tecnico.»;

3) all'articolo 5, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare l'allegato III per adeguarlo al progresso tecnico.»;

4) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. Ai trasportatori non è consentito effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione.»;

b) al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

«3. I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale, nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato in seguito. Nel caso in cui il veicolo sia stato nel territorio dello Stato membro ospitante nel corso del periodo di quattro giorni precedente il trasporto internazionale, il trasportatore deve inoltre produrre prove che attestino chiaramente tutti i trasporti effettuati nel corso di detto periodo.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«4 bis. Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite o trasmesse agli agenti autorizzati dello Stato membro ospitante preposti al controllo su richiesta e durante un controllo su strada. Possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, come la lettera di vettura elettronica (e-CMR) ai sensi del protocollo addizionale di Ginevra della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove di cui al paragrafo 3.»;

d) il paragrafo 5 è così modificato:

«5. A qualsiasi trasportatore che sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere da a) a c bis), è consentito effettuare, alle condizioni stabilite dal presente capo, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.»;

5) l'articolo 10 è modificato come segue:

a) al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione esamina sulla base, in particolare, dei dati pertinenti, la situazione e, previa consultazione del comitato istituito in forza dell'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), decide, entro il termine di un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorra o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.

---

(\*) 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).»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«7. In aggiunta ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e in deroga all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, se necessario per evitare l'abuso di quest'ultima disposizione attraverso la fornitura illimitata e continuativa di servizi consistenti in tragitti stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante che fanno parte di operazioni di trasporto combinato tra Stati membri, gli Stati membri possono prevedere che l'articolo 8 del presente regolamento si applichi ai trasportatori che effettuano tali tragitti stradali iniziali e/o finali in tale Stato membro. Per quanto riguarda tali tragitti stradali, gli Stati membri possono prevedere un periodo più lungo rispetto al periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, del presente regolamento, e possono prevedere un periodo più breve rispetto al periodo di quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 bis, del presente regolamento. L'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, del presente regolamento, a tali operazioni di trasporto lascia impregiudicati i requisiti derivanti dalla direttiva 92/106/CEE. Gli Stati membri che si avvalgono della deroga prevista nel presente paragrafo ne danno notifica alla Commissione prima di applicare le pertinenti misure nazionali. Essi rivedono dette misure almeno ogni cinque anni e notificano le risultanze di tale revisione alla Commissione. Essi rendono pubbliche le norme in maniera trasparente, inclusa la durata dei rispettivi periodi.»;

6) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

### **Controlli**

1. Al fine di far rispettare ulteriormente gli obblighi di cui al presente capo, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una strategia di esecuzione nazionale coerente. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un elevato fattore di rischio di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

2. Ciascuno Stato membro provvede affinché i controlli di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano un controllo sui trasporti di cabotaggio, ove opportuno.

3. Almeno due volte l'anno, gli Stati membri effettuano controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna autorità nazionale operante sul proprio territorio. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 scambiano informazioni sul numero e sul tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

---

(\*) 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).»;

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 14 bis

#### **Responsabilità**

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III, qualora essi fossero a conoscenza del fatto — o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto esserne a conoscenza — che i servizi di trasporto da essi commissionati hanno comportato infrazioni del presente regolamento.

Articolo 14 ter

#### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.
3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (\*).
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 5, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

(\*) GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

8) l'articolo 15 è soppresso;

9) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

«Articolo 17

#### **Relazioni e riesame**

1. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti e il numero delle copie certificate conformi corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.

2. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso di ciascuno dei due anni civili precedenti, nonché il numero di attestati di conducente in circolazione al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.
3. Entro il 21 agosto 2022, al più tardi, gli Stati membri trasmettono alla Commissione la loro strategia di esecuzione nazionale adottata a norma dell'articolo 10 bis. Entro il 31 marzo di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione le operazioni di esecuzione effettuate nel corso dell'anno civile precedente a norma dell'articolo 10 bis, compreso, ove opportuno, il numero di controlli effettuati. Queste informazioni comprendono il numero di veicoli sottoposti a controllo.
4. Entro il 21 agosto 2024 la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato dell'Unione del trasporto su strada. La relazione contiene un'analisi della situazione del mercato, compresa una valutazione dell'efficacia dei controlli e dell'evoluzione delle condizioni di impiego nel settore.
5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento, in particolare l'impatto delle modifiche dell'articolo 8 introdotto dal regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.
6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.

(\*) Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17).»;

#### Articolo 3

##### **Modifiche del regolamento (UE) n. 1024/2012**

Nell'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 è aggiunto il punto seguente:

«15. Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (\*): articolo 18, paragrafo 8.

(\*) GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.».

#### Articolo 4

##### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 21 febbraio 2022.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

J. KLOECKNER