



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Roma, data del protocollo

OGGETTO: Pacchetto mobilità. Modifiche alle norme relative al trasporto su strada di merci e passeggeri.

AI SIGNORI QUESTORI DELLA REPUBBLICA LORO
SEDI

AI SIGNORI DIRIGENTI DEI COMPARTIMENTI
DELLA POLIZIA STRADALE LORO
SEDI

AI SIGNORI DIRIGENTI DEI COMPARTIMENTI
DELLA POLIZIA FERROVIARIA LORO
SEDI

AI SIGNORI DIRIGENTI DEI COMPARTIMENTI
DELLA POLIZIA POSTALE E DELLE COMUNICAZIONI LORO
SEDI

AI SIGNORI DIRIGENTI DEI REPARTI MOBILI LORO
SEDI

AL SIGNOR DIRETTORE DEL CENTRO ADDESTRAMENTO
DELLA POLIZIA DI STATO CESENA

AL SIGNOR DIRIGENTE DEL CENTRO NAZIONALE
ACCERTAMENTO INFRAZIONI
ROMA

e, per conoscenza:

ALLA SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO DELLA
PUBBLICA SICUREZZA ROMA



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea serie L, n. 249, del 31 luglio 2020, sono state pubblicate le nuove regole europee per l'autotrasporto che costituiscono il cosiddetto "Pacchetto mobilità", finalizzate a garantire un equilibrio tra migliori condizioni di lavoro per i conducenti e la libertà di fornire servizi transfrontalieri per i trasportatori, tutelando, al contempo, la sicurezza stradale.

Il pacchetto si compone dei seguenti atti normativi:

1. Il regolamento (UE) 2020/1054 del 15 luglio 2020 che apporta modifiche:
 - al 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;
 - al regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi.

Le disposizioni di questo regolamento sono entrate in vigore il 20 agosto 2020¹.

2. Il regolamento (UE) 2020/1055 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 regolamento è entrato in vigore il 20 agosto 2020, ma le disposizioni saranno efficaci dal 21 febbraio 2022.
3. Il regolamento (UE) 2020/1056 del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci. È entrato in vigore il 20 agosto 2020 ma le disposizioni saranno efficaci dal 21 agosto 2024².
4. La direttiva (UE) 2020/1057 del 15 luglio 2020 che:

¹ Ad eccezione degli articoli:

- 1, punto 15 che introduce modifiche al Regolamento (CE) 561/2006 nella parte relativa al contenuto del registro di servizio che dovrà riportare le informazioni relative all'attività del conducente del giorno del controllo e dei 56 giorni precedenti (attualmente è previsto che debba contenere le informazioni dei 28 giorni precedenti);
- 2, punto 12, che introduce modifiche al Regolamento (UE) 165/2014 in merito ai fogli di registrazione, nonché a ogni registrazione manuale e tabulato che il conducente deve recare al seguito che dovranno essere relativi al giorno del controllo e ai 56 giorni precedenti (attualmente è previsto che siano relativi ai 28 giorni precedenti).

Tali articoli si applicano a decorrere dal 31.12.2024.

² Ad eccezione delle disposizioni di cui all'art. 2, paragrafo 2, all'art. 5, paragrafo 4, all'art. 7, all'art. 8, all'art. 9, paragrafo 2 e all'art. 10, paragrafo 2, la cui efficacia decorre dalla data di entrata in vigore, ovvero il 20 agosto 2020.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

- 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;
- modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;
- modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno.

La direttiva deve essere recepita dagli Stati membri entro il 2 febbraio 2022.

Nelle schede allegate si prendono in esame le principali modifiche che, per gli aspetti di specifica competenza, riguardano le disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 (All.1) e (UE) n. 165/2014 (All.2) entrate in vigore il 20 agosto 2020.

Con separata circolare si è provveduto ad informare tutti gli altri Enti interessati.

IL DIRETTORE CENTRALE
Stradiotto

LR

MODIFICHE AL REGOLAMENTO (CE) N. 561/2006

Le modifiche apportate al regolamento (CE) n. 561/2006 dall'art. 1 del regolamento (UE) 2020/1054 sono entrate in vigore il 20 agosto 2020.

Di seguito si esaminano le principali novità divise per argomenti.

1. AMBITO DI APPLICAZIONE, ESENZIONI E DEFINIZIONI

- Con la modifica dell'**art. 3, lettera a-bis)**, l'esenzione per i veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 t impiegati nel trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione è stata estesa anche all'ipotesi in cui il veicolo è utilizzato per la consegna di merci prodotte artigianalmente¹. Inoltre, alle previgenti condizioni in presenza delle quali i trasporti di cui alla lettera *a bis*) sono esenti dall'applicazione delle norme del regolamento², è stata aggiunta la condizione per cui il trasporto non deve essere eseguito per conto di terzi³.
- La nuova lettera *h bis*) dell'art. 3 prevede l'esenzione per i veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t, adibiti al trasporto di merci se il trasporto non è effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e a condizione che la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo⁴. La disposizione deve essere coordinata con quella di cui all'articolo 2 che ha previsto che, dal 1° luglio 2026, siano obbligati ad avere il dispositivo di controllo i veicoli impiegati in operazioni di trasporto merci internazionale o di cabotaggio, aventi massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate. Perciò, l'esenzione avrà effettiva attuazione solo da quella data e sarà riferita solo ai veicoli indicati impiegati in trasporto internazionale o di cabotaggio⁵.
- La nuova **lettera r) dell'art. 4** è stata aggiunta al fine di chiarire e circoscrivere l'ambito applicativo delle esenzioni previste dalle lettere *d)*, *h)* e *i)* dell'art. 3, relative ai veicoli impiegati in operazioni di "trasporto non commerciale". La definizione precisa che si tratta di "*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*". Si tratta di trasporti effettuati da soggetti che non

¹ In mancanza di riferimenti ufficiali che definiscano le caratteristiche del prodotto artigianale, si deve ritenere che sia tale qualsiasi prodotto realizzato, anche in serie, o comunque lavorato (trasformato, modificato, migliorato, ecc.) da un'impresa artigiana di cui alla legge-quadro per l'artigianato (legge 8 agosto 1985, n. 443).

² Relative alla distanza (*il trasporto deve avvenire entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa*) e all'attività del conducente (*la guida del veicolo non deve costituire attività principale del conducente*).

³ Il *conto terzi* non deve intendersi nel significato letterale, cioè come attività svolta per conto di un altro, ma secondo la definizione fornita dalle norme di settore (v. art. 40 della legge n. 298/74) secondo cui si deve trattare di attività imprenditoriale con corrispettivo relativa a merci che non appartengono né sono trasformate, riparate o migliorate da chi le trasporta.

⁴ La guida effettiva di un veicolo può essere considerata attività prevalente quando impegna il conducente per più del 30% dell'attività lavorativa mensile complessiva svolta dal conducente stesso. La definizione di tale attività è contenuta nel considerando n. 6 della direttiva (UE) 2018/645 che ha modificato la disciplina comunitaria relativa alle patenti di guida e alla qualificazione iniziale/formazione periodica per il conseguimento della CQC e che, peraltro, richiama espressamente l'ambito operativo delle esenzioni previste dal regolamento (CE) 561/2006.

⁵ I veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma inferiore a 3,5 t utilizzati per operazioni di trasporto in ambito nazionale, sono infatti, comunque, esclusi dal campo di applicazione del Regolamento.

svolgono attività di trasporto in conto terzi, né, comunque, attività commerciale o professionale connessa al trasporto, quali, a titolo meramente esemplificativo, i trasporti di cortesia nonché quelli effettuati da enti del terzo settore⁶, a condizione, in quest'ultimo caso, che non sia previsto alcun corrispettivo per il trasporto stesso.

2. INTERRUZIONI, PERIODI DI RIPOSO GIORNALIERI E SETTIMANALI

- La modifica dell'**art. 7** ha recepito, conferendogli dignità di norma di rango primario, il contenuto della nota orientativa n. 2 della Commissione UE secondo cui è possibile considerare come *interruzione* il periodo di 45 minuti di *disponibilità* trascorso dal secondo conducente seduto accanto a chi guida senza prestargli assistenza attiva.

Secondo il nuovo comma dell'art. 7, pertanto, in caso di *multipresenza*, il conducente può effettuare l'interruzione di 45 minuti dopo un periodo di guida, a bordo del veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che non sia impegnato ad assistere quest'ultimo in alcuna attività connessa al movimento ed alla guida del veicolo⁷.

Occorre precisare che il tempo trascorso su un veicolo in movimento, seduto accanto al conducente che guida, che va oltre i 45 minuti, deve essere considerato come periodo di disponibilità, ai sensi dell'articolo 3, lettera b), terzo comma, della direttiva 2002/15/CE.

- L'**art. 8** è stato oggetto del numero più consistente di modifiche che vanno ad incidere su diversi aspetti del riposo settimanale, al fine di migliorare la qualità del periodo di tempo che i conducenti dedicano al recupero psico-fisico.
 - In merito al *riposo settimanale ridotto*, con la modifica del **paragrafo 6**, è stata aggiunta la possibilità di effettuare, solo nell'ambito di un trasporto internazionale, due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi in deroga alla disposizione di carattere generale che impone di effettuare, nel corso di due settimane consecutive, due periodi di riposo settimanale regolare, oppure un periodo di riposo settimanale regolare ed uno ridotto di almeno 24 ore.

La deroga è, tuttavia, ammessa esclusivamente in presenza di determinate condizioni:

1. i periodi di riposo ridotto devono essere fruiti nel corso di un trasporto internazionale e iniziati 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 conducente⁸;
 2. nel corso di quattro settimane consecutive, il conducente effettui almeno due periodi di riposo settimanale regolari su quattro⁹.
- Con l'introduzione del **paragrafo 6-ter**, si è intervenuto sull'istituto della *compensazione*. Infatti, è stato previsto che ogni riduzione del periodo di riposo settimanale debba essere compensata da un periodo di riposo equivalente:

⁶ Sono gli enti *no-profit*, previsti dall'art. 4 del d.lgs. n. 117/2017.

⁷ I 45 minuti devono essere continuativi. Pertanto, la pausa non può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti, come nell'ipotesi prevista dal secondo periodo dell'art. 7 del regolamento.

⁸ È, pertanto, escluso che i due riposi ridotti consecutivi possano essere effettuati interamente sul territorio dello Stato di stabilimento del datore di lavoro del conducente o nel Paese di residenza dello stesso conducente. Non è, invece, escluso che il conducente inizi il riposo settimanale ridotto fuori dai Paesi citati, ma ivi lo concluda, potendo, ad esempio, raggiungere il Paese di residenza o di stabilimento del datore di lavoro con un mezzo di trasporto pubblico durante il periodo di riposo, per ricominciare da tale Paese la nuova settimana lavorativa.

⁹ Ciò comporta che i due riposi settimanali ridotti siano necessariamente preceduti e seguiti da due riposi settimanali regolari, per consentire così la corretta previsione della deroga.

- la compensazione di un singolo periodo di riposo settimanale ridotto¹⁰ deve essere effettuata *interamente* entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui si è fruito della riduzione¹¹;
 - la compensazione di due riposi settimanali ridotti consecutivi¹² deve essere effettuata subito prima del periodo di riposo regolare successivo ai due ridotti consecutivi¹³;
- La modifica del paragrafo 8 dell'art. 8 introduce il *divieto di effettuare a bordo del veicolo i periodi di riposo settimanale regolari* e i periodi di riposo settimanale che, per effetto della compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti, sono superiori a 45 ore. La disposizione ha attribuito valore di norma primaria al principio espresso dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea con la sentenza del 20 dicembre 2017, resa nella causa C-102/16 Vaditrans BVBA / Belgische Staat¹⁴, ma in sostanza già desumibile dal testo originario del Regolamento 561/2009;

La disposizione prevede, inoltre, che i suddetti periodi di riposo settimanali debbano essere effettuati in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici¹⁵. Le eventuali spese per l'alloggio sono poste a carico del datore di lavoro.

In merito ai controlli sulle corrette modalità di fruizione dei riposi settimanali regolari o superiori a 45 ore, in mancanza di una disposizione che consenta di richiedere ai conducenti documenti comprovanti che il riposo settimanale regolare precedente al controllo su strada non sia stato fruito a bordo del veicolo, i conducenti possono essere sanzionati solo quando

¹⁰ Di cui all'art. 8, paragrafo 6, primo comma.

¹¹ Cioè entro le ore 24 della domenica della terza settimana successiva a quella in cui è stato effettuato il riposo settimanale ridotto. Il riposo a compensazione deve essere necessariamente fruito insieme ad una qualsiasi tipologia di riposo giornaliero o settimanale a cui deve essere agganciato senza interruzioni (paragrafo 7, dell'art. 8 del regolamento).

¹² Di cui all'art. 8, paragrafo 6, terzo comma.

¹³ L'articolo 8, paragrafo 6 ter, specifica chiaramente che il riposo settimanale regolare effettuato dopo due riposi settimanali ridotti deve essere preceduto dal riposo preso a compensazione dei due riposi settimanali ridotti consecutivi precedenti e non da altre attività come la guida o altri lavori (la compensazione deve essere completata necessariamente prima della fine dei sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale ridotto). Pertanto, i due periodi di compensazione devono essere presi in blocco e collegati al riposo settimanale regolare obbligatorio a seguito dei due riposi settimanali ridotti consecutivi. A titolo esemplificativo, se un conducente ha eseguito due riposi settimanali ridotti consecutivi entrambi di 24 ore, dovrà recuperare 42 ore di riposo prima dell'inizio del successivo periodo di riposo settimanale regolare di 45 ore. Di conseguenza, il periodo di riposo settimanale della terza settimana dovrà essere di almeno 87 ore (42 + 45) consecutive. Poiché il periodo di riposo di 42 ore da recuperare deve essere fruito prima dell'inizio del periodo di riposo regolare di 45 ore, il periodo di riposo complessivo di 87 ore dovrà iniziare al più tardi almeno 42 ore prima del limite massimo da cui iniziare il riposo settimanale regolare, cioè sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale ridotto. Così, se il precedente periodo di riposo settimanale è terminato alle ore 17.00 di domenica, il periodo di riposo complessivo di 87 ore suindicato dovrebbe iniziare al più tardi entro le ore 23.00 del giovedì successivo. Tuttavia, il conducente, prima di iniziare la compensazione di 42 ore, deve effettuare anche il riposo giornaliero di 9 o 11 ore e, quindi, se non l'ha già fruito nel corso della giornata, si deve fermare alle 14:00 del giovedì. Ciò in quanto, l'articolo 8, paragrafi 6 ter e 7 del regolamento, che disciplina la compensazione, diversamente dal caso generale previsto dall'articolo 8 paragrafo 3, non consente che il riposo giornaliero possa essere convertito in compensazione.

¹⁴ Il principio in argomento era stato affrontato nella circolare di questa Direzione n. 300/A/3530/1/113/2 del 30 aprile 2018.

¹⁵ Non esiste una definizione né un elenco di criteri per definire la nozione di sistemazione adeguata nella legislazione comunitaria. La Commissione UE ritiene importante mantenere una certa flessibilità sul tipo di sistemazione che i conducenti possono utilizzare. Tuttavia, l'articolo 8, paragrafo 8, richiede chiaramente che l'alloggio offra servizi igienici e posti letto adeguati, in modo da garantire anche un minimo di privacy per ogni individuo. Secondo la Commissione UE tali criteri possono essere soddisfatti da diversi tipi di sistemazione come, ad esempio, un hotel, un appartamento di motel in affitto o una casa privata.

vengono sorpresi a fare un riposo settimanale regolare all'interno del veicolo al momento del controllo¹⁶.

- Con il paragrafo 8 bis, a chiusura del pacchetto di disposizioni a tutela dei conducenti¹⁷, è previsto un obbligo, a carico delle imprese di trasporto, di *organizzazione dell'attività dei conducenti* in modo che possano effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare (o regolare superiore a 45 ore per effetto di compensazione) presso la sede di attività del datore di lavoro nello Stato di stabilimento, o presso il luogo di loro residenza, nell'arco di quattro settimane consecutive.

L'obiettivo della misura è migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti nel trasporto su strada evitando che trascorrono periodi eccessivamente lunghi su strada, lontano da "casa". Considerato che la verifica del rispetto degli obblighi dell'impresa non costituisce attività principalmente svolta dagli organi di polizia stradale, anche in ragione della circostanza che non è possibile verificare il rispetto di tali disposizioni nell'ambito del controllo su strada, per ogni approfondimento sul tema, si rinvia alla norma citata.

La modifica del paragrafo 1 dell'art. 9¹⁸, estende la possibilità di effettuare altre attività anche durante il periodo di riposo settimanale ridotto, già prevista per l'ipotesi di fruizione del riposo giornaliero regolare, aggiungendo alla necessità di dover disporre di una branda o di una cuccetta, l'uso di una cabina letto. Inoltre, viene prevista la possibilità di effettuare altre attività anche durante la fruizione del riposo settimanale regolare ma, in questo caso, il conducente deve poter disporre di una cabina letto, non essendo sufficiente la disponibilità di una branda o una cuccetta, e la durata prevista della tratta deve essere pari a otto o più ore.

Volendo riepilogare, con la nuova formulazione dell'art. 9, paragrafo 1, per il conducente sono previste le seguenti possibilità:

- durante la fruizione del riposo giornaliero regolare o del riposo settimanale ridotto in cui dispone di una cabina letto, una branda o una cuccetta, mentre accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario, può svolgere altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente;
- durante la fruizione del riposo settimanale regolare in cui dispone di una cabina letto, mentre accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario la cui tratta ha durata uguale o superiore alle otto ore, può svolgere altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente.

L'opzione dell'uso della cabina letto¹⁹, oltre alla branda o alla cuccetta, è stata aggiunta anche per la fruizione del riposo o dell'interruzione alla guida durante il tempo impiegato dal conducente su una nave traghetto o su un convoglio ferroviario per gli spostamenti da e per il luogo dove prende in consegna il veicolo.

In merito, occorre precisare che la norma, pur facendo riferimento all'articolo 8 nel suo insieme, non consente di derogare al divieto²⁰ di effettuare determinati tipi di riposo a bordo del veicolo. Infatti, come risulta dalle condizioni previste, le deroghe consentite possono riguardare solo la possibilità di "interrompere" un periodo di riposo giornaliero regolare, un periodo di riposo

¹⁶ Come indicato nella circolare del 2018 citata, in tal caso la sanzione applicabile è quella dell'art. 174, comma 7, cds considerando la fruizione del riposo settimanale regolare a bordo del veicolo come riposo non goduto.

¹⁷ Completato con le previsioni dell'art. 8-bis relativo alle aree di parcheggio attrezzate e ai servizi che devono offrire.

¹⁸ Che consentiva al conducente del veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario di effettuare altre attività durante il periodo di riposo giornaliero regolare, nel limite di due volte e per non più di un'ora complessivamente.

¹⁹ Inserita nell'art. 9, paragrafo 2.

²⁰ Previsto dall'articolo 8, paragrafo 8.

settimanale ridotto o un riposo settimanale regolare²¹. In particolare, per quanto riguarda il riposo settimanale regolare, per la parte di riposo non fruita a bordo di un traghetto o treno, il conducente deve obbligatoriamente avere a disposizione un alloggio adeguato²².

3. DEROGHE

Con la modifica dell'**art. 12** vengono introdotte due nuove deroghe²³ che consentono al conducente, **in presenza di circostanze eccezionali**²⁴, di derogare al *limite del periodo di guida giornaliero e settimanale*²⁵ per raggiungere *la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza*, senza compromettere la sicurezza stradale.

In particolare:

- il comma 2 consente di *superare di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale* per raggiungere i luoghi suindicati ed *effettuare un periodo di riposo settimanale*²⁶. La deroga deve, pertanto, ritenersi non ammissibile nell'ipotesi in cui il superamento del periodo di guida giornaliero o settimanale, sebbene finalizzato a rientrare nei medesimi luoghi, non dia seguito all'inizio di un periodo di riposo settimanale, oppure nel caso in cui il superamento sia finalizzato a far rientro in luoghi diversi da quelli indicati, anche per effettuare un periodo di riposo settimanale. La norma consente altresì di derogare, al massimo di un'ora, anche al *termine ultimo per iniziare un nuovo periodo di riposo giornaliero*²⁷;
- il comma 3, alle medesime condizioni di cui al comma 2, consente di *superare di due ore al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale* per raggiungere i medesimi luoghi sopra indicati ed *effettuare un periodo di riposo settimanale*, in tale ipotesi, solo *regolare*. La fruizione della deroga, in questo caso, è subordinata all'effettuazione di un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima²⁸ del periodo di guida aggiuntivo. In tale caso, tuttavia, diversamente da quello precedente, non si può derogare anche al *termine per iniziare un nuovo periodo di riposo giornaliero*.

²¹ In senso stretto, pertanto, la deroga riguarda la disposizione di cui all'art. 4, lett. f) in base alla quale un "riposo" costituisce "qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale un conducente può disporre liberamente del suo tempo".

²² Tale ultima precisazione è stata chiarita dalla Commissione UE nell'ambito delle risposte alle domande più frequenti in materia.

²³ Che si aggiungono a quella prevista dal comma 1 secondo cui il conducente è legittimato a raggiungere un punto di sosta appropriato derogando a tutte le disposizioni relative ai tempi di guida, interruzioni e riposo. Per il contenuto e i limiti di tale deroga si richiama la nota orientativa della Commissione n. 1 che specifica le condizioni in presenza delle quali è possibile fruire della stessa

²⁴ Le circostanze devono essere imprevedibili, nel senso che l'esigenza di fruire della deroga non deve essere frutto di una programmazione. Si deve trattare, ad es. di condizioni meteorologiche, congestione del traffico, ritardi nei punti di carico e scarico, ecc.

²⁵ Di cui all'art. 6, paragrafi 1 e 2.

²⁶ Anche ridotto.

²⁷ Di cui all'art. 8, paragrafo 2.

²⁸ La locuzione "subito prima" si ritiene che debba essere intesa nel senso che l'interruzione che consente l'estensione del periodo di guida giornaliero e/o settimanale debba essere effettuata alla fine del periodo di tempo limite massimo di guida raggiungibile (9 o 10 ore giornaliere e 56 ore settimanali) ma, in ogni caso, prima dell'inizio del periodo di guida aggiuntivo in deroga. L'interruzione di 30 minuti andrebbe effettuata, perciò, in prossimità della fine della nona ora di guida (o della decima qualora si fruisca dell'estensione di cui all'art. 6, paragrafo 1, secondo periodo, per non più di due volte nell'arco della settimana).

I due superamenti possono essere alternativi²⁹. Pertanto, l'estensione concessa può riguardare:

- il solo periodo di guida giornaliero;
- il solo periodo di guida settimanale;
- entrambi i periodi di guida contemporaneamente considerati.

Occorre, inoltre, precisare che le deroghe:

- non estendono gli effetti alle ore di riposo giornaliero o settimanale da effettuare. Le stesse devono, pertanto, essere fruito senza ulteriori riduzioni rispetto a quelle normativamente previste;
- non consentono di derogare al limite bisettimanale di 90 ore di guida di cui all'articolo 6, paragrafo 3³⁰.

L'ultimo comma introduce un *obbligo di compensazione* per il quale il conducente deve effettuare un periodo di riposo di durata equivalente al periodo di estensione³¹, interamente entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui fruisce della deroga³² ed insieme ad altri eventuali periodi di riposo

La locuzione "*interamente assieme*" deve essere letta nel senso che il periodo di riposo a compensazione:

- non può essere frazionato, ma va fruito in un'unica soluzione;
- deve essere fruito insieme agli altri periodi di riposo.

In mancanza dell'indicazione della durata minima dei riposi a cui aggiungere il periodo di riposo a compensazione (come previsto dall'art. 8, par. 6-ter per i recuperi dei riposi settimanali ridotti), si deve ritenere che tale ultimo periodo possa essere fruito anche unendolo ad un riposo di tre ore (in caso di riposo giornaliero regolare frazionato).

Il comma 4 ribadisce anche per le nuove deroghe, e con le medesime modalità, l'obbligo di *indicare manualmente il motivo dell'estensione* al più tardi nel momento in cui si raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

²⁹ La lettera "e" nella locuzione "*il periodo di guida giornaliero e settimanale*" presente nell'art 12, commi 2 e 3, non consente di dare altra interpretazione alla norma. Diversamente, infatti, la deroga dovrebbe essere concessa solo nel caso in cui il conducente si trovi a dover superare entrambi i periodi di guida – giornaliero e settimanale – cumulativamente, escludendo dall'ambito di applicazione ipotesi invero assai più frequenti e anche meno pericolose per la sicurezza stradale.

³⁰ Il nuovo paragrafo 2 dell'articolo 12, enumerando chiaramente le disposizioni del regolamento dalle quali il conducente può discostarsi, non ammette deroghe ulteriori e diverse. Pertanto, un conducente che ha guidato per 56 ore in una settimana (settimana 1) può guidare altre due ore dopo aver preso una pausa di 30 minuti per raggiungere casa propria e prendere un riposo settimanale regolare. Nella settimana successiva (settimana 2), il conducente dovrà assicurarsi di non guidare per più di 32 ore arrivando ad un massimo di 90 ore bisettimanali (56+2+32)).

³¹ Come espressamente indicato dalla norma, qualsiasi periodo di estensione deve essere compensato da un periodo di riposo equivalente. Pertanto, la compensazione si applica anche al superamento dei periodi di guida finalizzato a raggiungere un punto di sosta appropriato previsto dal comma 1 dell'art. 12.

³² Cioè entro le ore 24 della domenica della terza settimana successiva a quella in cui è stata fatta l'estensione.

MODIFICHE AL REGOLAMENTO (UE) N. 165/2014

L'art. 2 del Regolamento (UE) 2020/1054 apporta modifiche al Regolamento n. 165/2014 la cui entrata in vigore è fissata in momenti diversi.

Per gli aspetti relativi ai **controlli sull'uso del tachigrafo**, si richiama l'attenzione sulla modifica degli articoli 22 e 34, in vigore dal 20 agosto 2020.

- All'**art. 22** sono stati sostituiti il terzo e il quarto comma del **paragrafo 5** relativi alla rimozione dei sigilli del tachigrafo in occasione dei controlli.
 - I nuovi **commi 3 e 4**, prevedono la possibilità per il funzionario di controllo di sostituire il sigillo rimosso¹, introducendo una specifica procedura che deve essere seguita dallo stesso funzionario allorché procede alla rimozione dei sigilli al fine di verificare il corretto funzionamento del tachigrafo. In particolare, il funzionario che intende rimuovere i sigilli deve:
 - a) inserire la propria carta di controllo nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione o all'eventuale apposizione di un nuovo sigillo²;
 - b) compilare una giustificazione scritta riportante le seguenti informazioni:
 - 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, qualora venga apposto da parte del funzionario di controllo.
 - È stato, infine, aggiunto il **comma 5** che introduce un'eccezione all'obbligo di controllo e calibratura del tachigrafo da parte dell'officina prima della sostituzione dei sigilli nel caso in cui questi ultimi siano stati rimossi o rotti per finalità di controllo e sostituiti da un funzionario di controllo.

¹ Per effettuare tale operazione il funzionario di controllo deve essere munito di sigillo, di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico.

² Analoga previsione era contenuta nel punto 4.27 della raccomandazione della Commissione europea del 23 gennaio 2009 *concernente orientamenti sulle migliori prassi in materia di verifica degli apparecchi di controllo da effettuare durante i controlli su strada e presso le officine autorizzate*. In quell'ambito, la Commissione, nell'indicare le modalità di controllo dell'accoppiamento tra il sensore di movimento e l'unità elettronica di bordo, raccomandava di inserire la carta dell'officina (o la carta di controllo a seconda che la verifica venga effettuata dai tecnici dell'officina o dagli agenti incaricati del controllo) al fine di lasciare una traccia della causa dell'«interruzione dell'alimentazione» registrata sul file «anomalie e guasti» dell'unità elettronica di bordo ed evitare che, nel corso di un successivo controllo, l'anomalia venisse erroneamente ricondotta al conducente o all'impresa.

Le nuove disposizioni devono essere inquadrare nell'ambito generale delle facoltà attribuite agli organi di controllo ai sensi della normativa nazionale e comunitaria³.

Alla luce del complessivo quadro normativo, pertanto, il potere di ispezione del veicolo e delle sue componenti tecniche (compreso il tachigrafo) previsto dall'art. 192 cds, viene ad essere implementato fino a comprendere la possibilità per gli organi di controllo di smontare l'apparecchio, rimuovere e sostituire i sigilli in autonomia, senza l'intervento di un'officina autorizzata. Tale potere non pregiudica né sostituisce le facoltà indicate dall'art. 179, comma 6-bis, cds, bensì si aggiunge ad esse.

Di conseguenza, al fine di verificare il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo e l'eventuale presenza di manipolazioni, gli organi di polizia stradale hanno la possibilità di procedere, ed in autonomia a tutte le necessarie verifiche tecniche del dispositivo di controllo e delle sue componenti (sensore di movimento, cablaggi, ecc.), anche rimuovendo i sigilli. In caso di rimozione dei sigilli occorre distinguere due circostanze:

1. La rimozione è **giustificata dal fondato motivo di ritenere** che il dispositivo o le sue componenti sono alterati, manomessi o non funzionanti.
 - a. Se non vengono accertate anomalie di funzionamento o alterazioni:
 - i. Qualora attrezzati, possono sostituire i sigilli ed il veicolo potrà continuare a circolare senza la necessità di recarsi in officina neanche per la calibrazione;
 - ii. Se non è possibile sostituire i sigilli, il conducente deve essere invitato a recarsi presso un'officina autorizzata per la sostituzione con spese a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o autorizzazione⁴ entro sette giorni⁵ decorsi i quali non potrà più circolare. Le spese per il ripristino della funzionalità sono a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o autorizzazione.
 - b. Se vengono accertate anomalie di funzionamento o alterazioni, il conducente deve essere invitato a recarsi presso un'officina autorizzata entro dieci giorni⁶ per la sostituzione con spese a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o autorizzazione⁷. Sino a tale momento il veicolo non potrà essere posto in circolazione se non per raggiungere la destinazione o per recarsi presso l'officina suindicata.
2. La rimozione è effettuata durante il controllo **in assenza del fondato motivo di ritenere** che il dispositivo o le sue componenti sono alterati, manomessi o non funzionanti provvede alla rimozione dei sigilli.
 - a. Se non vengono accertate anomalie di funzionamento o alterazioni:
 - i. Qualora attrezzati, possono sostituire i sigilli ed il veicolo potrà continuare a circolare senza la necessità di recarsi in officina neanche per la calibrazione;
 - ii. Se non è possibile sostituire i sigilli il ripristino va effettuato presso un'officina e le spese sono a carico dell'organo di polizia procedente⁸. Rimane comunque salva la facoltà per il proprietario del veicolo o il titolare della licenza o autorizzazione di

³ Direttiva 2006/22/CE recepita con il d.lgs. 4 agosto 2008, n. 144; Direttiva 2009/4/CE, recepita dal d.lgs. 23 dicembre 2010, n. 245; raccomandazione della Commissione UE del 23 gennaio 2009; regolamento (UE) 165/2014, art. 192 cds ed art. 179 cds.

⁴ Ai sensi dell'art. 179, comma 6-bis) codice della strada.

⁵ Ai sensi dell'art. 22, paragrafo 5, comma 3 del Regolamento 165/2014.

⁶ Ai sensi dell'art. 179, comma 7 del codice della strada.

⁷ Ai sensi dell'art. 179, comma 6-bis) codice della strada.

⁸ A tal proposito, al fine di semplificare le procedure di ripristino, potrebbe essere utile per gli organi di polizia stradale sottoscrivere convenzioni con officine autorizzate presenti sul territorio di competenza.

avvalersi, a proprie spese, di un'officina di fiducia presso la quale il veicolo deve essere condotto entro sette giorni⁹, decorsi i quali non potrà più circolare.


- b. Se vengono accertate anomalie di funzionamento o alterazioni, il conducente deve essere invitato a recarsi presso un'officina autorizzata entro dieci giorni¹⁰ per la sostituzione con spese a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o autorizzazione¹¹. Sino a tale momento il veicolo non potrà essere posto in circolazione se non per raggiungere la destinazione o per recarsi presso l'officina suindicata.

Nell'ambito delle attività di controllo, la rimozione dei sigilli può essere effettuata solo dopo che l'organo di polizia abbia inserito nel dispositivo la propria carta di controllo che non può essere estratta dall'apparecchio fino al termine delle operazioni di verifica, e se possibile l'immediato ripristino dei sigilli, dopo tale operazione.

Il ripristino dei sigilli a cura dell'organo di polizia procedente può essere effettuato solo nel caso in cui non siano state rilevate alterazioni, manomissioni o malfunzionamenti del dispositivo o delle sue componenti.

In occasione della rimozione dei sigilli e dell'eventuale sostituzione degli stessi da parte dell'organo di polizia stradale che ha effettuato il controllo, deve essere redatta una giustificazione scritta della quale si allega un modello redatto anche in lingua inglese (All. 2-A). Copia dei verbali (in lingua italiana e in lingua inglese) sono consegnate al conducente come documento giustificativo per i successivi controlli. Ai verbali deve essere allegata una stampa del tachigrafo relativa agli eventi del veicolo, da eseguire al termine delle operazioni di verifica e prima di rimuovere la carta di controllo, nella quale risulti anche l'eventuale scollegamento del sensore operata mentre era inserita la carta di controllo stessa. Sulla stampa dovrà essere annotato il nome dell'ufficio dal quale dipendono gli agenti addetti al controllo e dovrà essere dagli stessi sottoscritta. Tale operazione ha lo scopo di fornire una prova delle operazioni di verifica compiute, considerando che il tachigrafo dopo un certo periodo di tempo perde dalla memoria l'evento. Fatti salvi gli altri adempimenti ed i tempi di conservazione degli atti connessi all'applicazione di sanzioni amministrative conseguenti al controllo, l'originale del documento, unitamente ad una copia della stampa delle attività del veicolo, devono essere conservati a cura dell'Ufficio o del Comando da cui dipende l'organo accettatore almeno fino alla data della prima calibrazione del dispositivo successiva al controllo.

Si rammenta che in alcuni casi la rimozione del sensore per eseguire le verifiche può avvenire anche senza la rimozione dei sigilli¹². In questo caso, pur non essendo necessario redigere il verbale delle operazioni eseguite suindicato (All. 2-A), è opportuno, anche in questo caso, fare una stampa del tachigrafo relativa agli eventi del veicolo, sempre allo scopo di fornire una prova delle operazioni di verifica eseguite.



- Le modifiche dell'**art. 34** incidono sulle registrazioni delle attività del conducente sul foglio di registrazione o sulla carta del conducente:
 - con la modifica del paragrafo 5, lettera b), punto iv), viene introdotto l'obbligo per il conducente di commutare il dispositivo sul simbolo , oltre che per registrare l'inizio delle interruzioni di guida e dei periodi di riposo, anche per le *ferie annuali o i congedi e la malattia*.

⁹ Ai sensi dell'art. 22, paragrafo 5, comma 3 del Regolamento 165/2014.

¹⁰ Ai sensi dell'art. 179, comma 7 del codice della strada.

¹¹ Ai sensi dell'art. 179, comma 6-bis) codice della strada.

¹² Qualora l'officina autorizzata che ha apposto i sigilli, non abbia sigillato anche il sensore.

- Il punto v), aggiunto al paragrafo 5, lettera b), prevede l'obbligo di commutare sul simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario" congiuntamente al simbolo  per la *registrazione del periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario*. Il rispetto di tale obbligo è limitato ai conducenti di veicoli dotati di tachigrafo provvisti del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario". Negli altri casi, potrà essere utilizzato da solo il simbolo .
- Infine, si dà atto della modifica del paragrafo 6 che, alla nuova lett. f), prevede anche per i conducenti dei veicoli muniti di tachigrafo analogico l'obbligo di riportare sul foglio di registrazione *l'indicazione relativa al simbolo del Paese in cui inizia il periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del Paese in cui lo termina*¹³. La medesima lett. f) prevede, inoltre, l'obbligo di *indicare il simbolo del Paese in cui si fa ingresso dopo aver attraversato la frontiera* di uno Stato membro nel momento in cui inizia la sua prima sosta in tale Stato membro. È inoltre previsto che, quando l'attraversamento di una frontiera avviene a bordo di una nave traghetto o un convoglio ferroviario, il conducente inserisca il simbolo del Paese nel porto o alla stazione ferroviaria di arrivo.
- La modifica del paragrafo 7 prevede il medesimo obbligo di indicare il simbolo del Paese in cui si fa ingresso dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro, nonché nel porto o stazione ferroviaria di arrivo quando l'attraversamento della frontiera avviene a bordo di una nave traghetto o un convoglio ferroviario, anche per i conducenti dei veicoli dotati di tachigrafo digitale, ma la sua validità è fissata al 2 febbraio 2022.

¹³ L'obbligo era già previsto dal paragrafo 7, anche nella formulazione precedente alla modifica, per i conducenti dei veicoli dotati di tachigrafo digitale.

INTESTAZIONE UFFICIO O COMANDO

OGGETTO: Ispezione, ai sensi dell'art. 22, par. 5, regolamento (UE) 165/2014, effettuata sul veicolo targato _____

In data _____, alle ore _____, al Km/n. civico _____ della strada _____, località _____ comune di _____ (_____), il funzionario di controllo _____, appartenente all'Ufficio in intestazione, al fine di verificare il corretto funzionamento del tachigrafo e delle sue componenti, ha proceduto all'ispezione del veicolo marca e modello _____ numero di immatricolazione (targa) _____ (____); numero di identificazione (telaio) _____; condotto da _____ nato il ____/____/____ a _____.

Nel corso dell'ispezione, alle ore _____, è stata inserita la carta di controllo n. _____, successivamente estratta, alla fine dell'ispezione, alle ore _____.

Sono stati rimossi o rotti n. _____ sigilli, aventi la seguente numerazione:

- | | | |
|----|-----------------------------------|---------------------|
| 1. | _____ codice centro tecnico _____ | ora rimozione _____ |
| 2. | _____ codice centro tecnico _____ | ora rimozione _____ |
| 3. | _____ codice centro tecnico _____ | ora rimozione _____ |

Durante le suindicate operazioni i dati della calibrazione (W, K, L, misura pneumatici) non sono stati modificati.

In esito all'attività ispettiva svolta,

SI DA ATTO CHE:

i sigilli rimossi o rotti **sono stati sostituiti** con sigilli aventi la seguente numerazione:

- | | |
|----|------------------------------|
| 1. | _____ ora sostituzione _____ |
| 2. | _____ ora sostituzione _____ |
| 3. | _____ ora sostituzione _____ |

Pertanto, il presente documento consente di circolare sino alla data di scadenza della calibrazione⁽¹⁾.

i sigilli rimossi **non sono stati sostituiti**. All'operazione di ripristino dei sigilli si dovrà provvedere entro sette giorni dalla data di compilazione del presente documento. Salvo che sia stata riscontrata alterazione o manomissione del dispositivo⁽²⁾, il veicolo può circolare senza i sigilli al massimo entro tale periodo di tempo⁽³⁾.

Osservazioni _____

Luogo e data _____ / ____ / _____

Il conducente

Il funzionario di controllo

¹ Il presente documento deve essere conservato a bordo del veicolo ed esibito in occasione dei controlli fino all'esecuzione della prima calibrazione del tachigrafo successiva al controllo, al fine di giustificare l'ispezione e la presenza di un sigillo diverso da quello apposto nell'ultima calibrazione.

² In caso di accertata alterazione, manomissione o malfunzionamento del dispositivo o delle sue componenti, ai sensi dell'art. 179, comma 7 del codice della strada, il conducente è stato diffidato con annotazione sul verbale di contestazione a recarsi entro dieci giorni presso un'officina autorizzata per regolarizzare la strumentazione e la sostituzione dei sigilli rimossi. Sino a tale momento il veicolo non potrà essere posto in circolazione se non per raggiungere la destinazione o per recarsi presso l'officina suindicata.

³ Nel caso in cui non siano rilevate anomalie o alterazioni e non è stato possibile sostituire i sigilli, questi devono essere apposti senza ritardi ingiustificati e, comunque, entro sette giorni dalla rimozione o rottura, decorsi i quali il veicolo non potrà essere più posto in circolazione.

INTESTAZIONE UFFICIO O COMANDO

SUBJECT: Inspection, pursuant to Art. 22(5) of Regulation (EU) 165/2014 carried out on the vehicle
with a registration plate _____

Date _____, at hours _____, Km/number _____, street _____,
locality _____, Municipality of _____ (_____),
the Control-Officer _____, belonging to the Office in the
header, in order to verify the correct functioning of the tachograph and its components, inspected the vehicle brand and
model _____ reg. number (number plate) _____ (____);
vehicle identification number (VIN) _____; conducted by
(driver) _____ date of birth ____/____/____
place of birth _____.

During the inspection, hours _____, the control card n. _____ has been inserted, subsequently
extracted, at the end of the inspection, at hours _____.

have been removed or broken n. _____ seals, with the following numbering:

- | | | |
|----|-----------------------------------|---------------------|
| 1. | _____ technical centre code _____ | removal hours _____ |
| 2. | _____ technical centre code _____ | removal hours _____ |
| 3. | _____ technical centre code _____ | removal hours _____ |

The calibration data (W, K, L, tyre size) were not changed during the above operations.

As a result of the inspection activity carried out,

NOTES THAT:

The removed or broken seals have been replaced with seals with the following numbering:

- | | |
|----|-------------------------------|
| 1. | _____ replacement hours _____ |
| 2. | _____ replacement hours _____ |
| 3. | _____ replacement hours _____ |

Therefore, this document allows circulation until the expiry date of the calibration.⁽¹⁾

The removed seals have not been replaced. The seals must be restored within seven days of the date of completion of
this document. Unless there is evidence that the device has been altered or tampered with ⁽²⁾, the vehicle can circulate
without the seals within that period at the latest ⁽³⁾.

Comments _____

Place and date _____/_____/_____

The driver

the Control-Officer

¹ This document shall be kept on board the vehicle and shall be presented at checks until the first tachograph calibration following the check is performed, in order to justify the inspection and the presence of a different seal from the one applied in the last calibration.

² In case of ascertained alteration, tampering or malfunctioning of the device or its components, pursuant to Article 179, par. 7 of the Road Code, the driver has been warned with an annotation on the notice to go within ten days to an authorised workshop to regularise the instrumentation and the replacement of the removed seals. Until such time, the vehicle may not be driven except to reach its destination or to go to the above-mentioned site.

³ If no anomaly or alteration is detected and it has not been possible to replace the seal, it must be affixed without undue delay and, in any case, within seven days of its removal or breakage, after which the vehicle may no longer be put on the road.