



2024/1886

11.7.2024

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2024/1886 DELLA COMMISSIONE

del 10 luglio 2024

recante modalità di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i contenuti della formazione iniziale e della formazione continua dei funzionari di controllo per l'analisi dei dati registrati e la verifica dei tachigrafi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) I tachigrafi rivestono una funzione fondamentale nell'ambito del controllo della conformità delle imprese di trasporto su strada e dei conducenti professionisti al diritto dell'Unione applicabile nel settore. È pertanto essenziale che le autorità preposte al controllo dell'applicazione delle norme abbiano un'ottima e comune comprensione della normativa dell'Unione e sappiano dove trovare gli orientamenti ad essa relativi, come effettuare l'analisi dei dati tachigrafici e come verificare i tachigrafi, e che siano a conoscenza degli sviluppi tecnologici e delle tecniche di manutenzione più recenti. Le autorità preposte al controllo dell'applicazione delle norme dovrebbero inoltre possedere le competenze trasversali e le capacità comunicative necessarie in fase di controllo, quando interrogano i conducenti su strada e altro personale presso i locali delle imprese.
- (2) L'introduzione di requisiti di formazione comuni per le autorità preposte al controllo dell'applicazione delle norme nel settore dei trasporti su strada dovrebbe portare all'armonizzazione delle pratiche di controllo in tutta l'Unione e contribuire alla parità di trattamento dei conducenti di mezzi stradali e delle imprese di trasporto quando sottoposti a controlli. Dovrebbe inoltre contribuire a instaurare una cultura del rispetto delle norme nell'ambito del settore in questione e della società nel suo complesso.
- (3) Ai fini di un controllo più efficace e coerente del rispetto delle norme, le autorità preposte si sono avvalse dell'esperienza acquisita e delle buone pratiche sviluppate nell'ambito dell'attuazione di talune disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e (UE) n. 165/2014 e della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, che dovrebbero pertanto far parte dei contenuti della formazione dei funzionari di controllo, in modo da fungere da utili orientamenti per l'esecuzione dei controlli.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 42, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014,

⁽¹⁾ GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

⁽²⁾ 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, 11.4.2006, pag. 1).

⁽³⁾ 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 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Contenuti ed erogazione della formazione

1. I requisiti comuni di formazione per i funzionari di controllo sono stabiliti nell'allegato del presente regolamento.
2. Gli Stati membri stabiliscono le tecniche e i materiali per strutturare ed erogare la formazione iniziale e continua dei funzionari di controllo conformemente ai requisiti di cui all'allegato del presente regolamento.
3. Gli Stati membri aggiornano regolarmente i loro programmi di formazione per tenere conto delle modifiche apportate al pertinente diritto dell'Unione e degli sviluppi tecnologici.
4. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di prevedere ulteriori requisiti che ritengono necessari per fare sì che i funzionari incaricati dell'applicazione della normativa siano adeguatamente formati per lo svolgimento delle loro funzioni.

Articolo 2

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il 10 luglio 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

FORMAZIONE PER FUNZIONARI DI CONTROLLO

1. La formazione impartita ai funzionari di controllo deve articolarsi in formazione iniziale e formazione continua. La formazione continua è intesa ad aggiornare le conoscenze dei funzionari di controllo, tenendo conto di eventuali aggiornamenti del quadro normativo e degli sviluppi tecnologici.
2. Gli Stati membri devono provvedere affinché vi sia un equilibrio tra formazione teorica (aula e dimostrazioni) e formazione pratica (esperienza di lavoro), compresi scambi di personale, tirocini presso le autorità di controllo di altri Stati membri o attività di formazione congiunte per ispettori di diversi Stati membri.
3. Gli obiettivi della formazione per funzionari di controllo sono i seguenti:
 - acquisizione di una buona comprensione del pertinente diritto dell'Unione, in particolare dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, regolamenti (CE) n. 1071/2009⁽¹⁾, (CE) n. 1072/2009⁽²⁾, (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾, delle direttive 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁴⁾, direttive del Consiglio 92/6/CEE⁽⁵⁾, 92/106/CEE⁽⁶⁾ e, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada, delle direttive 96/71/CE⁽⁷⁾, 2014/67/UE⁽⁸⁾, (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾, dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti al trasporto internazionale su strada (AETR) e degli altri accordi internazionali rilevanti, compreso l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'UE e il Regno Unito⁽¹⁰⁾, nonché delle procedure e delle tecniche per verificarne l'attuazione nella pratica;
 - acquisizione di conoscenze e competenze pratiche nell'uso di strumenti, sistemi e procedure di controllo speciali per l'analisi dei dati tachigrafici e il rilevamento delle manomissioni dei tachigrafi;
 - acquisizione delle competenze per individuare in modo efficace le infrazioni e determinare le sanzioni applicabili in base alla classificazione delle infrazioni;

⁽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).

⁽²⁾ 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 (rifusione) (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

⁽³⁾ 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 (rifusione) (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49).

⁽¹⁰⁾ Accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra.

- miglioramento delle competenze comportamentali professionali e delle competenze trasversali al fine di garantire controlli efficienti, efficaci, proporzionati e non discriminatori;
- acquisizione di conoscenze sui sistemi di scambio di dati e di comunicazione utilizzati nell'ambito dell'applicazione transfrontaliera delle norme dell'UE in materia di trasporti su strada;
- acquisizione di conoscenze e competenze per acquisire familiarità con gli orientamenti e le note esplicative forniti dai servizi della Commissione⁽¹⁾, in particolare ai fini della coerenza attuativa e applicativa del regolamento (UE) n. 165/2014, del regolamento (CE) n. 561/2006 e della direttiva (UE) 2020/1057.

4. I funzionari di controllo devono essere formati in base alla loro specializzazione e competenza nei diversi campi e al tipo di controlli che eseguono. A tale riguardo, la loro formazione deve includere le competenze che figurano nella tabella seguente.

<p>Formazione di base – Insieme comune di competenze di base per i controlli su strada e nei locali</p>	<p>I funzionari di controllo addetti ai controlli su strada e/o nei locali devono avere un'ottima conoscenza di quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> — le disposizioni del diritto dell'Unione per le quali è fondamentale l'analisi dei tachigrafi e dei dati registrati; — l'AETR e le norme rilevanti di altri accordi internazionali, compreso l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'UE e il Regno Unito; gli orientamenti e le note esplicative forniti dai servizi della Commissione per l'attuazione e l'applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014, del regolamento (CE) n. 561/2006, della direttiva (UE) 2020/1057 e della direttiva 2002/15/CE; — gli orientamenti e le note esplicative forniti dai servizi della Commissione per l'attuazione e l'applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014, del regolamento (CE) n. 561/2006, della direttiva (UE) 2020/1057 e della direttiva 2002/15/CE; — le caratteristiche delle diverse versioni di tachigrafi analogici, digitali e intelligenti, quali la progettazione, le funzionalità e il tipo di dati che possono registrare. <p>I funzionari di controllo addetti ai controlli su strada e/o nei locali devono possedere le capacità seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — essere in grado di utilizzare in modo efficace il software disponibile e qualsiasi altro strumento pertinente per effettuare l'analisi dei dati tachigrafici; — essere in grado di leggere e analizzare i dati provenienti dai software, dagli strumenti e dai tabulati disponibili; — conoscere le tecniche per orientare i controlli utilizzando in modo efficiente tutte le banche dati e i sistemi impiegabili, quali il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (<i>European Register of Road Transport Undertakings</i> - ERRU)⁽¹⁾, il sistema di classificazione del rischio⁽²⁾, TACHOnet⁽³⁾ e il sistema di informazione del mercato interno (IMI)⁽⁴⁾; — essere in grado di tenere una condotta conforme ai requisiti dell'etica professionale; — essere in grado di utilizzare tecniche di colloquio e capacità di comunicazione adeguate; — essere in grado di prendere decisioni adeguate sulla base delle informazioni e delle prove disponibili (dati tachigrafici, informazioni raccolte durante il colloquio, materiale in cabina (se consentito dal diritto nazionale), circostanze dell'operazione di trasporto e precedenti del conducente e dell'impresa per quanto riguarda il comportamento in materia di conformità); — essere in grado di riportare le informazioni sia oralmente che per iscritto; — essere in grado di condividere le informazioni in modo appropriato con gli altri Stati membri, se necessario.
---	--

⁽¹⁾ Gli orientamenti e le note esplicative espongono il punto di vista dei servizi della Commissione sull'applicazione e l'attuazione di una serie di disposizioni e mirano a garantire una comprensione comune e un'applicazione armonica di tali disposizioni. L'interpretazione del diritto dell'Unione europea è, in ultima analisi, prerogativa della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Formazione per funzionari di controllo addetti ai controlli su strada	<p>I funzionari di controllo addetti ai controlli su strada devono avere un'ottima conoscenza di quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> — l'installazione e il funzionamento dei tachigrafi; — le norme e le procedure relative all'apposizione dei sigilli e di nuovi sigilli sui tachigrafi; — le modalità di lavoro delle officine, ad esempio il modo in cui effettuano i controlli e gli strumenti che utilizzano. <p>In particolare, i funzionari di controllo addetti ai controlli su strada devono possedere le capacità seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — essere in grado di individuare frodi e manomissioni effettuate su tutte le versioni di tachigrafo in uso; — conoscere le tecniche per mirare i controlli utilizzando i sistemi per la diagnosi precoce remota di eventuali manomissioni o usi impropri; — sapere come fermare i veicoli per finalità di controllo, garantendo la sicurezza di tutti; — sapere come gestire il comportamento dei conducenti durante i controlli e come reagire.
Formazione per i funzionari di controllo addetti ai controlli nei locali	<p>I funzionari di controllo che eseguono i controlli nei locali devono avere un'ottima conoscenza di quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> — procedure e poteri di indagine per i controlli nei locali delle imprese. Sono comprese le modalità per ottenere le informazioni del caso, la procedura di accesso ai locali, la richiesta di informazioni e l'ispezione dei documenti aziendali, — le varie strutture imprenditoriali esistenti a livello sia nazionale che multinazionale. <p>In particolare, i funzionari di controllo che eseguono i controlli nei locali devono possedere le capacità seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — sapere come utilizzare e analizzare una grande quantità di dati e confrontare i dati ricevuti da fonti diverse; — essere in grado di individuare le frodi e le manomissioni effettuate su tutte le versioni di tachigrafi in uso, in particolare in relazione all'uso improprio delle carte del conducente; — possedere forti capacità comunicative ed essere in grado di adattare le tecniche di colloquio in base all'interlocutore.

(¹) Come stabilito dall'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione, del 1° aprile 2016, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010 (GU L 87 del 2.4.2016, pag. 4).

(²) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva n. 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) e del regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, del 2 maggio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto (GU L 129 del 3.5.2022, pag. 33).

(³) A norma dell'articolo 31, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e del regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativo alle procedure comuni e alle specifiche necessarie per interconnettere i registri elettronici delle carte del conducente (GU L 15 del 22.1.2016, pag. 51).

(⁴) A norma del 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).

5. Al fine di rafforzare ulteriormente il principio della collaborazione tra gli Stati membri, nella formazione dei funzionari di controllo devono rientrare i corsi di lingua opportuni e/o l'impiego di tecnologia per la traduzione e la comunicazione, con particolare attenzione per le lingue utilizzate nell'ambito dei controlli concertati e delle ispezioni congiunte con altri Stati membri.
 6. I contenuti della formazione devono essere adattati al gruppo destinatario e al livello della classe in modo da risultare quanto più utili possibile.
 7. La formazione deve basarsi, per quanto possibile, sull'esperienza della classe e deve lasciare spazio allo scambio di esperienze e buone pratiche tra i funzionari di controllo.
 8. L'uso di simulatori o di veri tachigrafi, anche se non obbligatorio, può essere utile per una formazione efficace dei funzionari di controllo. In linea di principio, devono essere utilizzati simulatori di ultima generazione, ma i funzionari di controllo devono essere formati anche per rilevare le frodi e analizzare i dati su tachigrafi di generazione più vecchia ancora in circolazione.
 9. La formazione può prevedere la possibilità, per i funzionari di controllo partecipanti alle attività di formazione, di accompagnare altri funzionari di controllo durante i controlli su strada e/o nei locali.
-