

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**      ► **M4** 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 ◀

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Direttiva 2009/4/CE della Commissione del 23 gennaio 2009	L 21	39	24.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Direttiva 2009/5/CE della Commissione del 30 gennaio 2009	L 29	45	31.1.2009
► <b><u>M3</u></b>	Regolamento (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016	L 74	8	19.3.2016
► <b><u>M4</u></b>	Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020	L 249	49	31.7.2020
► <b><u>M5</u></b>	Direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione del 14 marzo 2024	L 846	1	31.5.2024

Rettificata da:

► **C1** Rettifica, GU L 256 del 29.9.2009, pag. 38 (2009/5/CE)

▼ B

▼ M4

**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**

▼ B

(Testo rilevante ai fini del SEE)

▼ M4

*Articolo 1*

**Oggetto**

La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 <sup>(1)</sup> e (UE) n. 165/2014 <sup>(2)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>.

▼ B

*Articolo 2*

**Sistemi di controllo**

1. Gli Stati membri istituiscono un sistema di controlli adeguati e regolari dell'applicazione corretta e coerente, ai sensi dell'articolo 1, sia su strada che nei locali delle imprese di tutte le categorie di trasporti.

▼ M4

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.

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</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>(3)</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).

**▼B**

Gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia nazionale di controllo. A tal fine, gli Stati membri possono designare un organismo di coordinamento per gli interventi svolti ai sensi degli articoli 4 e 6. In tal caso ne informano la Commissione e gli altri Stati membri.

2. Se ciò ancora non avviene, entro il 1° maggio 2007 gli Stati membri conferiscono alle autorità preposte ai controlli tutte le adeguate competenze giuridiche necessarie per poter svolgere correttamente i compiti di ispezione che loro incombono in forza della presente direttiva.

3. ►**M4** 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. ◀

Almeno il 15 % del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 30 % nei locali delle imprese. Dopo il 1° gennaio 2008 almeno il 30 % del numero totale dei giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 % nei locali delle imprese.

**▼M4**

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.

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.

**▼B***Articolo 3***Statistiche**

Gli Stati membri si assicurano che le statistiche relative ai controlli effettuati a norma dell'articolo 2, paragrafi 1 e 3, siano ripartite nelle seguenti categorie:

- a) per quanto riguarda i controlli su strada:
  - i) tipo di strada, ossia se si tratta di autostrada, strada statale o secondaria, e paese in cui è stato immatricolato il veicolo sottoposto a controllo, per evitare discriminazioni;
  - ii) tipo di tachigrafo: analogico o digitale;
- b) per quanto riguarda i controlli nei locali delle imprese:
  - i) tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi;
  - ii) dimensioni del parco veicoli dell'impresa;
  - iii) tipo di tachigrafo: analogico o digitale.

Le statistiche suddette sono presentate ogni due anni alla Commissione e pubblicate in una relazione.

Le autorità competenti degli Stati membri conservano i dati rilevati nell'anno precedente.

Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati, rispettivamente, nei locali delle imprese e nei confronti dei conducenti su strada.

**▼M4**

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.

**▼B***Articolo 4***Controlli su strada**

1. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo.
2. Gli Stati membri provvedono a che:
  - a) siano adottate disposizioni sufficienti per disporre posti di blocco su strade esistenti e progettate o nelle loro vicinanze e che, ove necessario, le stazioni di servizio e altri luoghi sicuri lungo le autostrade possano fungere da posti di blocco;

**▼B**

b) i controlli vengano effettuati seguendo un criterio di rotazione casuale, con un adeguato equilibrio geografico.

3. I punti da verificare nei controlli su strada sono indicati nella parte A dell'allegato I. Se la situazione lo richiede, i controlli possono concentrarsi su un punto specifico.

4. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2, i controlli su strada sono eseguiti senza discriminazioni. In particolare, i funzionari incaricati dell'applicazione della normativa non possono operare alcuna discriminazione fondata sui seguenti motivi:

- a) paese di immatricolazione del veicolo;
- b) paese di residenza del conducente;
- c) paese di stabilimento dell'impresa;
- d) punto di partenza e destinazione del viaggio;
- e) tipo di tachigrafo: analogico o digitale.

5. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa dispongono di:

- a) un elenco dei principali punti da sottoporre a controllo, quali indicati nella parte A dell'allegato I;
- b) una strumentazione standard di controllo, quale indicata nell'allegato II.

6. Se in uno Stato membro gli accertamenti effettuati al momento del controllo su strada del conducente di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro danno motivo di ritenere che siano state commesse infrazioni non verificabili durante il controllo per mancanza dei dati necessari, le autorità competenti degli Stati membri interessati si prestano reciproca assistenza per chiarire la situazione.

**▼M4***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.

**▼B***Articolo 6***Controlli nei locali delle imprese****▼M4**

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.

**▼ B**

2. I controlli nei locali delle imprese comprendono i punti elencati nelle parti A e B dell'allegato I.
3. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa dispongono di:
  - a) un elenco dei principali punti da sottoporre a controllo, quali indicati nelle parti A e B dell'allegato I;
  - b) una strumentazione standard di controllo, quale indicata nell'allegato II.
4. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa in un determinato Stato membro tengono conto, nel corso dei controlli, di tutte le informazioni fornite dall'organismo di collegamento designato di qualsiasi altro Stato membro, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, relativamente alle attività svolte dall'impresa in quest'ultimo Stato membro.
5. Ai fini dei paragrafi da 1 a 4, i controlli che le autorità competenti effettuano nei propri locali in base ai documenti o ai dati pertinenti trasmessi, su loro richiesta, dalle imprese, hanno lo stesso valore dei controlli effettuati nei locali delle imprese.

*Articolo 7***Collegamento intracomunitario**

1. Gli Stati membri designano un organismo avente le seguenti funzioni:
  - a) assicurare il coordinamento con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri coinvolti nelle azioni intraprese ai sensi dell'articolo 5;

**▼ M4**

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

**▼ B**

- c) fungere da organismo principale di riferimento per le autorità competenti di altri Stati membri, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6;

**▼ M4**

- 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**

L'organismo è rappresentato in seno al comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'avvenuta designazione dell'organismo. La Commissione li comunica agli altri Stati membri.

**▼ M4**

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.

▼ **M4***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<sup>(1)</sup>. 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<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</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>(2)</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).

**▼B***Articolo 9***Sistema di classificazione del rischio****▼M4**

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 utilizzi 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**

2. Le imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti. ►M4 ————— ◀

**▼M4**

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.

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.

**▼B***Articolo 10***Relazione**

Entro il 1° maggio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che analizza le sanzioni previste dalle legislazioni degli Stati membri per le infrazioni gravi.



**▼B***Articolo 11***Migliori prassi****▼M4**

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**

2. Gli Stati membri organizzano programmi congiunti di formazione sulle migliori prassi, da svolgersi almeno una volta all'anno, e promuovono scambi di personale, aventi luogo almeno una volta all'anno, tra il proprio organismo di collegamento intracomunitario e quelli di altri Stati membri.

**▼M4**

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.

**▼B**

4. Gli Stati membri provvedono affinché gli agenti responsabili dei controlli ricevano una formazione adeguata all'espletamento dei loro compiti.

**▼M4***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 <sup>(1)</sup>.

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.

<sup>(1)</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).

**▼M4***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.

*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.

**▼M4**

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 <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 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.

**▼B***Articolo 16***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° aprile 2007. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni, unitamente a una tabella di corrispondenza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

*Articolo 17***Abrogazione**

1. La direttiva 88/599/CEE è abrogata.

2. riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

---

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

**▼B**

*Articolo 18*

**Entrata in vigore**

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

*Articolo 19*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

**▼ B***ALLEGATO I*

## PARTE A

**CONTROLLI SU STRADA**

Nei controlli su strada occorre verificare, in generale, i seguenti punti:

**▼ M4**

- 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 <sup>(1)</sup>);

**▼ B**

- 3) all'occorrenza, le velocità istantanee del veicolo quali registrate dall'apparecchio di controllo durante, al massimo, le ultime ventiquattro ore di uso del veicolo;

**▼ M4**

- 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;

**▼ M1**

- 5) all'occorrenza, e tenendo debitamente conto della sicurezza, l'apparecchio di controllo installato nei veicoli per rilevare il montaggio e/o l'uso di eventuali dispositivi intesi a distruggere, sopprimere, manipolare o alterare dati, oppure intesi a interferire con qualsiasi parte dello scambio elettronico di dati tra i componenti dell'apparecchio di controllo, oppure che ostacolano o alterano i dati nei suddetti modi prima della cifratura;

**▼ M4**

- 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**

## PARTE B

**CONTROLLI NEI LOCALI DELLE IMPRESE**

Nei locali delle imprese occorre controllare i punti seguenti, in aggiunta a quelli stabiliti nella parte A:

<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 (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

**▼ B**

- 1) i periodi di riposo settimanale e i periodi di guida tra detti periodi di riposo;
- 2) l'osservanza della limitazione bisettimanale delle ore di guida;
- 3) i fogli di registrazione, i dati e i tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente;

**▼ M4**

- 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.

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.

**▼ B***ALLEGATO II***Strumentazione standard da fornire alle unità di controllo**

Gli Stati membri assicurano che le unità di controllo incaricate dei compiti di cui all'allegato I dispongano della seguente strumentazione standard:

- 1) apparecchiatura capace di scaricare i dati dall'unità di bordo e dalla carta del conducente del tachigrafo digitale, leggere e analizzare tali dati e/o inviarli per l'analisi a una banca dati centrale;
- 2) apparecchiature per verificare i fogli di registrazione del tachigrafo;

**▼ M1**

- 3) apparecchiatura specifica d'analisi, dotata di programmi informatici adeguati, per verificare e confermare la firma digitale che accompagna i dati, come pure programmi specifici atti a fornire il profilo di velocità dei veicoli prima dell'ispezione del loro apparecchio di controllo.

## ▼ M5

## ALLEGATO III

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> (Tempo di guida e di riposo)

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ				
			IPG	IMG	IG	IM	
<b>A</b>	<b>Equipaggio</b>						
A 1	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X		
<b>B</b>	<b>Periodi di guida</b>						
B 1	Articolo 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	9 h < ... < 10 h			X	
B 2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B 3			11 h ≤ ...		X		
B 4		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore	13h30 ≤ ...	X			
B 5		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h < ... < 11 h			X	
B 6			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B 7			12 h ≤ ...		X		
B 8			Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore	15 h ≤ ...	X		
B 9		Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < ... < 60 h			X
B 10				60 h ≤ ... < 65 h			X
B 11				65 h ≤ ... < 70 h		X	
B 12				Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h ≤ ...	X	

<sup>(1)</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).



## ▼ M5

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ							
			IPG	IMG	IG	IM				
B 13	Articolo 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	90 h < ... < 100 h				X			
B 14			100 h ≤ ... < 105 h			X				
B 15			105 h ≤ ... < 112h30		X					
B 16		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 ≤ ...	X						
<b>C</b>	<b>Interruzioni</b>									
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < ... < 5 h				X			
C 2			5 h ≤ ... < 6 h			X				
C 3			6 h ≤ ...		X					
<b>D</b>	<b>Periodi di riposo</b>									
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h ≤ ... < 11 h				X			
D 2			8h30 ≤ ... < 10 h			X				
D 3			... < 8h30		X					
D 4			Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	8 h ≤ ... < 9 h				X		
D 5				7 h ≤ ... < 8 h			X			
D 6				... < 7 h		X				
D 7		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X		
D 8				3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X			
D 9				3 h + [... < 7 h]		X				
D 10				Articolo 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multipresenza	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 11						7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 12						... < 7 h		X		

## ▼ M5

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ					
			IPG	IMG	IG	IM		
D 13	Articolo 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	$22 \text{ h} \leq \dots < 24 \text{ h}$				X	
D 14			$20 \text{ h} \leq \dots < 22 \text{ h}$			X		
D 15			$\dots < 20 \text{ h}$		X			
D 16		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	$42 \text{ h} \leq \dots < 45 \text{ h}$				X	
D 17			$36 \text{ h} \leq \dots < 42 \text{ h}$			X		
D 18			$\dots < 36 \text{ h}$		X			
D 19		Articolo 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	$\dots < 3 \text{ h}$				X
D 20				$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X	
D 21	$12 \text{ h} \leq \dots$				X			
D 22	Articolo 8, paragrafo 6 ter	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			X			
D 23	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X			
D 24	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X		
<b>E</b>	<b>Deroga alla regola dei 12 giorni</b>							
E 1	Articolo 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	$\dots < 3 \text{ h}$				X	
E 2			$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X		
E 3			$12 \text{ h} \leq \dots$		X			
E 4	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	$67 \text{ h} < \dots < 69 \text{ h}$				X	
E 5			$65 \text{ h} < \dots \leq 67 \text{ h}$			X		
E 6			$\dots \leq 65 \text{ h}$		X			
E 7	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se non vi sono più conducenti a bordo del veicolo	$3 \text{ h} < \dots < 4,5 \text{ h}$			X		
E 8			$4,5 \text{ h} \leq \dots$		X			

## ▼ M5

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
<b>F</b>	<b>Organizzazione del lavoro</b>					
F 1	Articolo 8, paragrafo 8 bis	L'impresa di trasporto non organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro o che possano ritornare al loro luogo di residenza		X		
F 2	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario/retribuzione e distanza percorsa, rapidità della consegna e/o volume delle merci trasportate		X		
F 3	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa		X		

**2. Gruppi di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> (Tachigrafo)**

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
<b>G</b>	<b>Installazione di un tachigrafo</b>				
G 1	Articolo 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	X		
<b>H</b>	<b>Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione</b>				
H 1	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X	
H 2	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X	
H 3		Guida con una carta del conducente falsificata ( <i>considerato come guida senza carta del conducente</i> )	X		
H 4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare ( <i>considerato come guida senza carta del conducente</i> )	X		
H 5		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti ( <i>considerato come guida senza carta del conducente</i> )	X		

<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).

## ▼ M5

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
H 6	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente ( <i>per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente</i> )		X	
H 7	Articolo 32, paragrafo 1, e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio ( <i>per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.</i> )		X	
H 8	Articolo 32, paragrafo 3	Presenza nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X		
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X		
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X	
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X	
H 12	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto dei fogli di registrazione/della carta del conducente		X	
H 13		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X	
H 14		Foglio di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati, con perdita di dati		X	
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	
H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	
H 17	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X
H 18	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X	
<b>I</b>	<b>Presentazione dei documenti</b>				
I 1	Articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo «nave traghetto/convoglio ferroviario»			X
I 2	Articolo 34, paragrafo 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione		X	

▼ **M5**

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
I 3	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi dei quali il conducente ha attraversato la frontiera nel corso del periodo di lavoro giornaliero			X
I 4	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi in cui il conducente ha iniziato e terminato il suo periodo di lavoro giornaliero			X
I 5	Articolo 36	Rifiuto di essere controllato		X	
I 6	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti (fino al 30 dicembre 2024)		X	
		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti (a partire dal 31 dicembre 2024)			
I 7	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	
<b>J</b>	<b>Funzionamento difettoso</b>				
J 1	Articolo 37, paragrafo 1, e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X	
J 2	Articolo 37, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai periodi di tempo che non vengono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo		X	