

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

► **B** DIRETTIVA 2006/22/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 marzo 2006

sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 102 del 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



**DIRETTIVA 2006/22/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO**

**del 15 marzo 2006**

**sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE)  
n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni  
in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la  
direttiva 88/599/CEE del Consiglio**

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup> alla luce del testo comune approvato dal comitato di conciliazione l'8 dicembre 2005,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada <sup>(3)</sup>, e il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada <sup>(4)</sup>, nonché la 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 <sup>(5)</sup>, sono importanti per la creazione di un mercato comune dei trasporti terrestri, per la sicurezza stradale e per le condizioni di lavoro.
- (2) Nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», la Commissione ha sottolineato la necessità di rafforzare i controlli e le sanzioni, in particolare per quanto riguarda la legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada, e in modo specifico di aumentare il numero di controlli, di incoraggiare lo scambio sistematico di informazioni tra Stati membri, di coordinare le attività di ispezione e di promuovere la formazione dei funzionari incaricati dell'applicazione di detta legislazione.
- (3) È pertanto necessario garantire un'applicazione adeguata e un'interpretazione armonizzata della normativa sociale nel settore del trasporto su strada, mediante la definizione di norme minime che consentano agli Stati membri di verificare in modo efficace e uniforme il rispetto di tale normativa. Lo scopo delle attività di controllo dovrebbe essere quello di ridurre e prevenire le infra-

<sup>(1)</sup> GU C 241 del 28.9.2004, pag. 65.

<sup>(2)</sup> Parere del Parlamento europeo del 20 aprile 2004 (GU C 104 E del 30.4.2004, pag. 385), posizione comune del Consiglio del 9 dicembre 2004 (GU C 63 E del 15.3.2005, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 13 aprile 2005 (GU C 33 E del 9.2.2006, pag. 415). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 2 febbraio 2006 e decisione del Consiglio del 2 febbraio 2006.

<sup>(3)</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1. Regolamento modificato dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

<sup>(4)</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 432/2004 della Commissione (GU L 71 del 10.3.2004, pag. 3).

<sup>(5)</sup> GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

**▼B**

zioni. Inoltre sarebbe opportuno istituire un meccanismo che consenta di controllare in modo più rigoroso e frequente le imprese classificate ad alto rischio.

- (4) I rischi derivanti dallo stato di fatica dei conducenti dovrebbero essere affrontati anche mediante l'applicazione della direttiva 2002/15/CE.
- (5) Le misure previste nella presente direttiva non dovrebbero solo portare ad un aumento della sicurezza dei trasporti stradali, ma anche contribuire ad un'armonizzazione delle condizioni di lavoro in ambito comunitario e promuovere la parità a livello concorrenziale.
- (6) La sostituzione dell'apparecchio di controllo analogico con il tachigrafo digitale consentirà progressivamente di analizzare un volume crescente di dati in tempi più rapidi e con maggiore precisione. Per tale motivo, gli Stati membri saranno sempre più in grado di effettuare un elevato volume di controlli. Per quanto riguarda i controlli, la percentuale dei giorni di lavoro controllati, effettuati da conducenti di veicoli rientranti nell'ambito della legislazione sociale, dovrebbe quindi essere aumentata gradualmente fino a raggiungere il 4 %.
- (7) Per quanto riguarda i sistemi di controllo, l'obiettivo deve essere che i sistemi nazionali abbiano un'evoluzione che garantisca l'interoperabilità e la fattibilità a livello europeo.
- (8) Tutte le unità di controllo dovrebbero poter disporre di sufficienti strumentazioni standard e adeguate competenze legali per poter svolgere in modo efficace ed efficiente le proprie attività.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero cercare di assicurare, fatta salva la corretta esecuzione dei compiti imposti dalla presente direttiva, che i controlli su strada siano svolti in maniera efficace e rapida, affinché possano essere portati a termine nel minor tempo possibile e con un ritardo minimo per il conducente.
- (10) All'interno di ciascuno degli Stati membri dovrebbe essere costituito un unico organismo per il collegamento intracomunitario con le altre autorità competenti. L'organismo in questione dovrebbe compilare anche le pertinenti statistiche. Gli Stati membri dovrebbero inoltre attuare una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possono designare un unico organismo.
- (11) La cooperazione tra le autorità di controllo degli Stati membri dovrebbe essere ulteriormente incentivata mediante controlli concertati, iniziative congiunte di formazione, scambio elettronico di informazioni e scambio di informazioni ed esperienze.
- (12) Per facilitare e promuovere la diffusione delle migliori prassi nelle operazioni di controllo dei trasporti su strada e in particolare per garantire un trattamento armonizzato dei documenti giustificativi delle assenze del conducente per malattia o ferie annuali, è opportuno dare vita a un forum che riunisca le autorità di controllo degli Stati membri.
- (13) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva vanno adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (14) Poiché l'obiettivo dell'azione prospettata, consistente nell'elaborazione di chiare norme comuni sui requisiti minimi per la verifica della corretta e uniforme applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 nonché del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

**▼B**

2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 <sup>(1)</sup> del Consiglio, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, data la necessità di un'azione transnazionale coordinata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (15) Alla luce di quanto precede, la direttiva 88/599/CEE del Consiglio <sup>(2)</sup> sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 dovrebbe essere abrogata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

**Oggetto**

La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.

*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.

I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli di tutte le categorie di trasporti che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.

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. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che, a decorrere dal 1° maggio 2006, sia controllato l'1 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85. La percentuale sarà portata almeno al 2 % dopo il 1° gennaio 2008 e almeno al 3 % dopo il 1° gennaio 2010.

Dopo il 1° gennaio 2012, tale percentuale minima può essere aumentata al 4 % dalla Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, 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 la decisione la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle mi-

<sup>(1)</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 325 del 29.11.1988, pag. 55. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 2135/98 (GU L 274 del 9.10.1998, pag. 1).

**▼B**

sure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese.

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.

4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85, 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, precisando se siano attinenti al trasporto di passeggeri o merci.

*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.

Gli eventuali chiarimenti richiesti delle definizioni delle categorie di cui alle lettere a) e b) sono stabiliti dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

*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.

*Articolo 5***Controlli concertati**

Gli Stati membri organizzano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85. Queste operazioni sono svolte contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.

*Articolo 6***Controlli nei locali delle imprese**

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 (CEE) n. 3820/85 o al regolamento (CEE) n. 3821/85.
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

**▼B**

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;
- b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85;
- c) fungere da organismo principale di riferimento per le autorità competenti di altri Stati membri, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6.

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.

3. Lo scambio di dati, informazioni e intelligence tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, per il tramite del comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e di tutti gli altri organismi che la Commissione può designare conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

*Articolo 8***Scambio di informazioni**

1. Le informazioni comunicate bilateralmente in applicazione dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3820/85 o dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3821/85 sono scambiate tra gli organismi notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2:

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

2. Gli Stati membri cercano di istituire sistemi per lo scambio elettronico di informazioni. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, definisce una metodologia comune per lo scambio efficace di informazioni.

*Articolo 9***Sistema di classificazione del rischio**

1. Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di trasporti, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 o (CEE) n. 3821/85. La Commissione sostiene il dialogo tra gli Stati membri

**▼B**

al fine di incoraggiare la coerenza tra tali sistemi di classificazione del rischio.

2. Le imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti. I criteri e le modalità di attuazione di tale sistema sono discussi dal comitato di cui all'articolo 12, al fine di istituire un sistema di scambio di informazioni sulle migliori prassi.

3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 è riportato nell'allegato III.

Allo scopo di definire linee direttrici sulla valutazione delle infrazioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, la Commissione può, ove opportuno, conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, adattare l'allegato III onde definire linee direttrici su una gamma comune di infrazioni, suddivise in categorie in funzione della loro gravità.

La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.

*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.

*Articolo 11***Migliori prassi**

1. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, la Commissione definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli.

Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.

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.

3. Un modulo in formato elettronico e stampabile è elaborato dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, e va utilizzato in caso di assenza per malattia o ferie annuali di un conducente, oppure di guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85, da parte del conducente nel periodo indicato all'articolo 15, paragrafo 7, primo comma, primo trattino, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

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

*Articolo 12***Procedura di comitato**

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

**▼B**

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato in tre mesi.

3. Il comitato adotta il suo regolamento interno.

*Articolo 13***Misure di esecuzione**

La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa e conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, misure di esecuzione aventi in particolare i seguenti obiettivi:

- a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;
- b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CEE) n. 3820/85 tra le autorità di controllo;
- c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.

*Articolo 14***Negoziati con paesi terzi**

Al fine dell'applicazione di una normativa equivalente a quella prevista dalla presente direttiva, la Comunità 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 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85.

*Articolo 15***Aggiornamento degli allegati**

Le modifiche degli allegati, che si rendano necessarie per adeguare questi ultimi all'evoluzione delle migliori prassi, sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

*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.

**▼B**

*Articolo 17*

**Abrogazione**

1. La direttiva 88/599/CEE è abrogata.
2. riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

*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:

- 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 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85 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 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, 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> [per categorie N<sub>3</sub> e M<sub>3</sub> si intendono le categorie definite all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi <sup>(1)</sup>];
- 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;
- 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 14, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 3820/85;

**▼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.

**▼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:

- 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.

Nel caso venga 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 caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.

<sup>(1)</sup> GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/28/CE della Commissione (GU L 65 del 7.3.2006, pag. 27).

**▼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.

## ▼M2

## ALLEGATO III

## Infrazioni

Conformemente all'articolo 9, paragrafo 3, la seguente tabella contiene orientamenti su una gamma comune di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 e al regolamento (CEE) n. 3821/85 suddivisi in categorie in funzione della loro gravità.

## 1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006

N.	Base giuridica	Tipo di infrazione		Grado di gravità (*)		
				IMG	IG	IM
<b>A</b>	<b>Equipaggio</b>					
A1	Art. 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X	
<b>B</b>	<b>Periodi di guida</b>					
B1	Art. 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 h in mancanza dell'autorizzazione a una sua estensione a 10 h	9 h<...<10 h			X
B2			10 h<...<11 h		X	
B3			11 h<...	X		
B4		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 h in caso di concessione dell'estensione	10 h<...<11 h			X
B5			11 h<...<12 h		X	
B6			12 h<...	X		
B7	Art. 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h<...<60 h			X
B8			60 h<...<70 h		X	
B9			70 h<...	X		
B10	Art. 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida accumulato in 2 settimane consecutive	90 h<...<100 h			X
B11			100 h<...<112 h 30		X	
B12			112 h 30<...	X		
<b>C</b>	<b>Interruzioni</b>					
C1	Art. 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto	4 h 30<...<5 h			X
C2			5 h<...<6 h		X	
C3			6 h<...	X		
<b>D</b>	<b>Periodi di riposo</b>					
D1	Art. 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 11 h in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h<...<11 h			X
D2			8 h 30<...<10 h		X	
D3			...<8 h 30	X		
D4		Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 9 h in caso di riduzione concessa	8 h<...<9 h			X
D5			7 h<...<8 h		X	
D6			...<7 h	X		
D7		Periodo di riposo giornaliero insufficiente suddiviso inferiore a 3h+9h	3 h+(8 h<...<9 h)			X
D8			3 h+(7 h<...<8 h)		X	
D9			3 h+(...<7 h)	X		

## ▼M2

N.	Base giuridica	Tipo di infrazione		Grado di gravità (*)		
				IMG	IG	IM
D10	Art. 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 9 h in caso di multipresenza	8 h<...<9 h			X
D11			7 h<...<8 h		X	
D12			...<7 h	X		
D13	Art. 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale insufficiente ridotto inferiore a 24 h	22 h<...<24 h			X
D14			20 h<...<22 h		X	
D15			...<20 h	X		
D16		Periodo di riposo settimanale insufficiente inferiore a 45 h in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h<...<45 h			X
D17			36 h<...<42 h		X	
D18			...<36 h	X		
<b>E</b>	<b>Tipi di pagamento</b>					
E1	Art. 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario e distanza percorsa o volume delle merci trasportate		X		

(\*) IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave / IM = Infrazione minore.

## 2. Gruppi di infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85

N.	Base giuridica	Tipo di infrazioni		Gravità dell'infrazione (*)		
				VSI	SI	MI
<b>F</b>	<b>Montaggio dell'apparecchio di controllo</b>					
F1	Art. 3, paragrafo 1	Nessun apparecchio di controllo omologato montato né utilizzato		X		
<b>G</b>	<b>Utilizzo dell'apparecchio di controllo, della carta del conducente o del foglio di registrazione</b>					
G1	Art. 13	Apparecchio di controllo non funzionante correttamente (ad esempio: apparecchio di controllo non correttamente sottoposto a controllo, regolato e sigillato)		X		
G2		Apparecchio di controllo utilizzato in modo improprio (mancato utilizzo di una valida carta del conducente, abuso volontario, ecc.)		X		
G3	Art. 14, paragrafo 1	Numero insufficiente di fogli di registrazione a bordo			X	
G4		Modello di foglio di registrazione non omologato			X	
G5		Carta insufficiente per i tabulati a bordo				X
G6	Art. 14, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati trasferiti		X		
G7	Art. 14, paragrafo 4	Il conducente detiene più di una carta del conducente valida		X		
G8	Art. 14, paragrafo 4	Uso di una carta del conducente diversa da quella valida		X		
G9	Art. 14, paragrafo 4	Uso di una carta del conducente difettosa o scaduta		X		

## ▼M2

N.	Base giuridica	Tipo di infrazioni	Gravità dell'infrazione (*)		
			VSI	SI	MI
G10	Art. 14, paragrafo 5	Dati registrati e memorizzati non disponibili per almeno 365 giorni	X		
G11	Art. 15, paragrafo 1	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati leggibili			X
G12		Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati non leggibili	X		
G13		Mancata richiesta della sostituzione di una carta del conducente danneggiata, mal funzionante, smarrita o rubata entro 7 giorni di calendario		X	
G14	Art. 15, paragrafo 2	Uso scorretto del foglio di registrazione o della carta del conducente	X		
G15		Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti	X		
G16		Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente privo di conseguenze sui dati registrati			X
G17		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, ma senza perdita di dati			X
G18		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, con perdita di dati	X		
G19		Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto	X		
G20		Mancato utilizzo corretto dei fogli di registrazione o della carta del conducente nella fessura giusta (multipresenza)	X		
G21		Art. 15, paragrafo 3	L'ora registrata sul foglio non corrisponde a quella legale nel paese di immatricolazione del veicolo		X
G22	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X		
<b>H</b>	<b>Indicazioni da inserire</b>				
H1	Art. 15, paragrafo 5	Cognome mancante sul foglio di registrazione	X		
H2		Nome mancante sul foglio di registrazione	X		
H3		Mancanza della data di inizio o di fine utilizzazione del foglio		X	
H4		Mancanza del luogo di inizio o di fine utilizzazione del foglio			X
H5		Numero della targa mancante sul foglio di registrazione			X
H6		Lettura del contachilometri (inizio) mancante sul foglio di registrazione		X	
H7		Lettura del contachilometri (fine) mancante sul foglio di registrazione			X
H8		Tempo di cambio del veicolo mancante sul foglio di registrazione			X
H9	Art. 15, paragrafo 5, lettera a)	Simbolo del paese non inserito nell'apparecchio di controllo			X

## ▼M2

N.	Base giuridica	Tipo di infrazioni	Gravità dell'infrazione (*)		
			VSI	SI	MI
<b>I</b>	<b>Presentazione dei documenti</b>				
I1	Art. 15, paragrafo 7	Rifiuto di essere controllato	X		
I2	Art. 15, paragrafo 7	Non in grado di presentare registrazioni della giornata in corso	X		
I3		Non in grado di presentare registrazioni dei precedenti 28 giorni	X		
I4		Non in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se il conducente ne è titolare	X		
I5		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati fatti nella settimana in corso e nei precedenti 28 giorni	X		
I6		Non in grado di presentare la carta del conducente	X		
I7		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati fatti nei precedenti 28 giorni	X		
<b>J</b>	<b>Frodi</b>				
J1	Art. 15, paragrafo 8	Falsificazione, cancellazione, distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione, memorizzati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente o sui tabulati prodotti dall'apparecchio di controllo	X		
J2		Manomissione dell'apparecchio di controllo, del foglio di registrazione o della carta del conducente che può dare origine a dati e/o a tabulati falsificati	X		
J3		Manomissione del dispositivo che potrebbe essere utilizzato per falsificare dati e/o informazioni stampate presente sul veicolo (dispositivo di commutazione/cavo, ecc.)	X		
<b>K</b>	<b>Guasto</b>				
K1	Art. 16, paragrafo 1	Non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati	X		
K2		Non riparato durante il percorso		X	
<b>L</b>	<b>Inserimento manuale dei dati sui tabulati</b>				
L1	Art. 16, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai gruppi di tempi che non sono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo	X		
L2		Il numero della carta del conducente e/o il nome e/o il numero della patente di guida sono mancanti sul foglio ad hoc	X		
L3		Firma mancante sul foglio ad hoc		X	
L4	Art. 16, paragrafo 3	Smarrimento, furto della carta del conducente non dichiarato formalmente alle autorità competenti dello Stato membro in cui il furto ha avuto luogo	X		

(\*) IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave / IM = Infrazione minore.