



Trace 2

**Applicazione efficiente e armonizzata del
Pacchetto Mobilità 1**

PREPARATO DA: CORTE, ETF, IRU e consulenti SQUARIS



Versione finale
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
SPOSTARE/2021/OP/0006

**PER LA
COMMISSIONE EUROPEA**

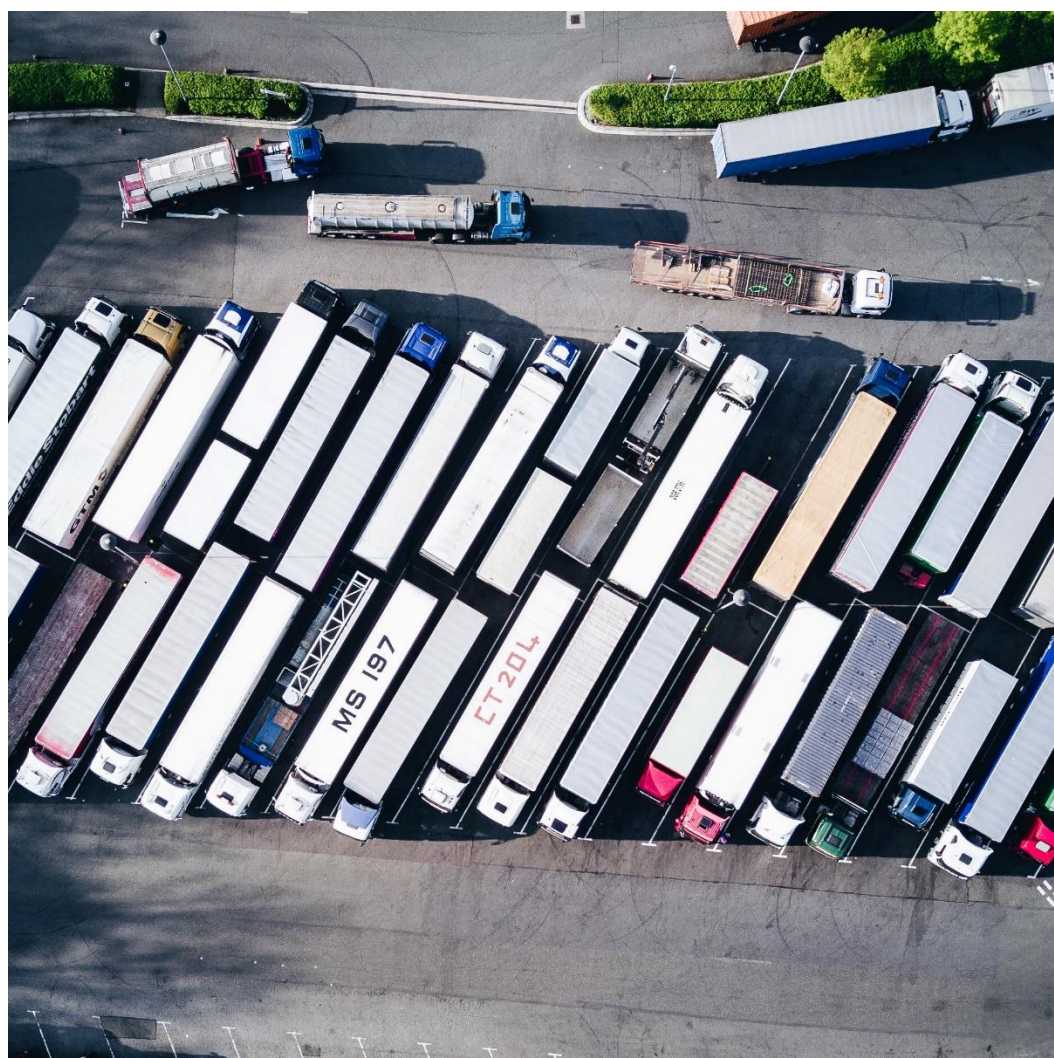
Direzione generale della Mobilità e dei trasporti
Direzione C - Territorio
Unità C.1 - Trasporto stradale
1049 Bruxelles
E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DISCLAIMER - Questo documento è una nota di orientamento e le raccomandazioni qui contenute non sono vincolanti. È stato creato dagli autori in base al contratto numero: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con l'Unione Europea. Le opinioni espresse sono esclusivamente quelle del contraente e non rappresentano la posizione ufficiale dell'autorità contraente.

La versione originale in inglese di questo documento è stata tradotta nella vostra lingua utilizzando un software. Non si tratta di una traduzione ufficiale. In caso di incongruenze, prevarrà la versione originale in inglese del documento.

Documento di orientamento all'applicazione di TRACE 2 sulle nuove disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009, modificato dal regolamento (UE) 2020/1055. Accesso alla professione

Questo è un documento di orientamento. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente per interpretare in modo autorevole il diritto dell'Unione".



Indice dei contenuti

1. Introduzione	7
2. Principali modifiche legislative.....	8
2.1. Inclusione dei veicoli commerciali leggeri (LCV) adibiti al trasporto di merci nell'ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009.....	8
2.2. Restituzione del veicolo allo Stato membro di stabilimento entro un periodo di 8 settimane.	9
3. Definizioni.....	10
4. L'accesso alle norme professionali nell'UE e il quadro normativo di applicazione	13
4.1 Panoramica generale.....	13
4.2 Registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU)	13
4.3 Variazioni previste dell'ERRU	13
4.4 Valutazione del rischio.....	14
4.5 Il sistema di informazione del mercato interno al servizio dell'applicazione delle norme sull'accesso alla professione	15
4.6 Flusso standard di informazioni tra gli Stati membri (estratto).....	17
5. Restituzione del veicolo	19
5.1 Cosa dice la normativa (articolo 5, paragrafo 1, lettera b))?	19
5.2 Quali sono le principali sfide per gli esecutori?	19
6. Veicoli commerciali leggeri di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate.....	21
6.1 Cosa dice la normativa (articolo 4, paragrafo 1, lettera aa)?.....	21
6.2 Quali sono le sfide per gli esecutori?	21
7. Linee guida per l'applicazione delle norme sulla restituzione del veicolo	24
7.1 Indicazioni generali per i controlli su strada	24
7.2 Indicazioni generali per i controlli nei locali.....	26
7.3 Raccomandazioni agli agenti di polizia quando si sospetta una potenziale infrazione a bordo strada	26
7.4 Raccomandazioni pratiche selezionate per i responsabili dell'applicazione della legge derivanti dalla guida CE (domande e risposte)	29
7.4.1 Quali veicoli rientrano nella regola?	29
7.4.2 Dove deve tornare il veicolo?.....	31
7.4.3 Per quanto tempo il veicolo deve rientrare?.....	31
7.4.4 Come deve dimostrare un'impresa di trasporto di aver adempiuto all'obbligo?.....	31
7.4.5 Come calcolare il periodo di 8 settimane	32
7.5 Link alle domande e risposte della Commissione europea sulla restituzione del veicolo.....	33
8. Elenco delle operazioni di trasporto merci esentate dall'obbligo di restituzione	34
9. Il caso specifico del <i>trasporto di passeggeri per conto proprio</i> e le modalità di verifica.....	35
Allegato 1 - Istruzioni per le autorità su come utilizzare il modulo IMI sullo stabilimento	36
Allegato 2 - Video di formazione per le autorità su come utilizzare il modulo IMI sullo stabilimento.....	43
Allegato 3 - Guida per gli agenti di polizia su come verificare la riconsegna del veicolo utilizzando i tabulati del tachigrafo.....	44

Abbreviazioni e acronimi

CMR	Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada
CE	Commissione europea
e-CMR	CMR elettronico
ECMT	Conferenza europea dei ministri dei Trasporti
SEE	Spazio economico europeo
CEE	Comunità economica europea
eFTI	Informazioni sul trasporto merci
ERRU	Registro elettronico delle imprese di trasporto su strada
UE	Unione Europea
IMI	Sistema informativo del mercato interno
LCV	Veicoli commerciali leggeri
SM	Stato membro
TCA	Accordo di commercio e cooperazione
REGNO UNITO	Regno Unito

Tabella delle figure, delle equazioni e dei riquadri

Figura 1 - Flusso di richieste semplici.....	17
Figura 2 - Punti chiave della richiesta semplice 1	17
Figura 3 - Punti chiave della richiesta semplice 2	18
Figura 4 - Punti chiave della richiesta semplice 3	18
Figura 5 - Processo d'azione raccomandato	27
Figura 6 - Calendario dell'interazione tra gli Stati membri	29
Figura 7 - Esempio di calendario 1	32
Figura 8 - Esempio di calendario 2	33
Equazione 1	15
Riquadro 1: Raccomandazioni chiave per gli enti di controllo in merito all'ERRU	14
Riquadro 2: Esempio di ritorno al centro operativo nello Stato membro di stabilimento.....	19
Riquadro 3: Ulteriori elementi giuridici sul controllo della restituzione del veicolo, anche da parte degli Stati membri ospitanti	29
Box 4: Il caso specifico dei veicoli a noleggio.....	30

1. Introduzione

Alcuni operatori del trasporto stradale di merci e passeggeri nell'UE devono soddisfare determinati criteri per accedere alla professione:

- Buona reputazione, per garantire un'adeguata condotta etica imprenditoriale.
- Capacità finanziaria, che richiede agli operatori di avere a disposizione un capitale fisso sufficiente per ogni anno contabile.
- Competenza professionale, che richiede la conoscenza pratica e l'attitudine dei professionisti del settore attraverso un esame obbligatorio con modalità, marcatura e certificati comuni.
- Avere una sede effettiva e stabile in uno Stato membro.

Le imprese di trasporto che esercitano la professione di trasportatore su strada devono designare almeno una persona fisica come responsabile dei trasporti.

Queste regole sono stabilite a livello europeo da un regolamento, direttamente applicabile (senza necessità di recepimento nazionale) in tutti gli Stati membri dell'UE.

In casi particolari, stabiliti dalla legislazione dell'UE, gli Stati membri possono prevedere nella loro legislazione nazionale misure più restrittive per quanto riguarda i criteri di accesso alla professione. Inoltre, uno stesso gestore dei trasporti può essere designato solo per un numero limitato di aziende o per una flotta di veicoli.

2. Principali modifiche legislative

L'atto giuridico dell'UE che istituisce un regime comune europeo per l'accesso alla professione di trasportatore su strada è il Regolamento (CE) n. 1071/2009¹, che disciplina l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e passeggeri nell'UE. Esso riguardava (fino all'entrata in vigore del Pacchetto Mobilità 1 nel 2020²) gli autotrasportatori che utilizzano veicoli o combinazioni di veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate³ e le imprese di trasporto che gestiscono, a fini commerciali, veicoli per il trasporto di passeggeri con posti a sedere per 9 o più persone, compreso il conducente.

Tali norme sono state modificate (luglio 2020, con l'applicazione della maggior parte delle disposizioni a partire dal 21 febbraio 2022) dal Regolamento (UE) 2020/1055⁴, che ha introdotto i seguenti cambiamenti chiave:

2.1. Inclusione dei veicoli commerciali leggeri (LCV) adibiti al trasporto di merci nel campo di applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009

Le nuove norme estendono l'applicazione dei criteri che regolano l'accesso alla professione (stabilimento effettivo e stabile, onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale e obbligo di avere un gestore dei trasporti, con soglie specifiche più basse applicabili ai veicoli commerciali leggeri per quanto riguarda la capacità finanziaria) ai veicoli o combinazioni di veicoli impegnati in trasporti di merci con massa a pieno carico autorizzata superiore a 2,5 tonnellate utilizzati nel trasporto internazionale.

Dal 21 maggio 2022, i veicoli o le combinazioni di veicoli di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate utilizzati nel trasporto internazionale di merci necessitano di una licenza comunitaria. Una copia certificata conforme della licenza comunitaria deve quindi essere tenuta a bordo di ogni veicolo commerciale autorizzato utilizzato per il trasporto internazionale di merci, anche quando effettua operazioni di cabotaggio. L'obbligo di utilizzare i tachigrafi e le regole sui tempi di guida e di riposo si applicherà a questi LCV a partire dal 1° luglio 2026.

Per quanto riguarda l'applicazione delle norme specifiche dell'UE per il distacco dei conducenti ai conducenti di veicoli commerciali leggeri, nella sua [guida](#) (cfr. Q9), la Commissione europea chiarisce che "la direttiva (UE) 2020/1057 fa molteplici riferimenti alle informazioni registrate sui tachigrafi, che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014, sono obbligatori solo sui veicoli a cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006 (ossia i veicoli adibiti al trasporto di merci con massa massima ammissibile del veicolo, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate - o, a partire dal 1° luglio 2026, a 2,5 tonnellate - e i veicoli

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 Il Pacchetto Mobilità I è una serie di atti legislativi dell'UE che i legislatori europei, il Parlamento europeo e il Consiglio, hanno negoziato e adottato come pacchetto nel luglio 2020. Riguardano aspetti fondamentali del settore del trasporto su strada, quali: il distacco dei conducenti al di fuori del loro Paese di origine, le norme sui tempi di guida e di riposo e i tachigrafi, l'accesso alla professione e l'accesso al mercato. La maggior parte delle nuove norme si applica sia al trasporto di passeggeri che a quello di merci, mentre le norme sull'accesso al mercato sono specifiche per il trasporto di merci. Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web della DG MOVE all'indirizzo https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en.

³ Gli Stati membri possono avere un criterio di peso inferiore per il trasporto nazionale.

⁴ Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 al fine di adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto stradale (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17).

adibiti al trasporto di merci.veicoli adibiti al trasporto di merci la cui massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, supera le 3,5 tonnellate - o, a partire dal 1° luglio 2026, le 2,5 tonnellate - e i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri costruiti o adattati in modo permanente per trasportare più di nove persone, compreso il conducente, e destinati a tale scopo).

2.2. Restituzione del veicolo allo Stato membro di stabilimento entro un periodo di 8 settimane

Le norme che regolano l'accesso alla professione (articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009 e successive modifiche) prevedono che gli operatori organizzino le attività della loro flotta in modo da garantire che i veicoli impegnati in operazioni di trasporto internazionale debbano tornare in uno dei centri operativi dello Stato membro di stabilimento almeno entro otto settimane dalla partenza.

La norma riguarda i veicoli adibiti al trasporto di merci in conto terzi e i veicoli utilizzati per il trasporto internazionale di passeggeri a titolo oneroso.

3. Definizioni

Le disposizioni applicabili all'accesso alla professione di trasportatore su strada riguardano le imprese che offrono servizi di trasporto di merci e passeggeri su strada per conto terzi registrate in uno Stato membro dell'UE.

Ai fini del presente documento, si applicano le seguenti definizioni:

- **Veicolo:** Per "veicolo" si intendono i veicoli a motore o le combinazioni di veicoli utilizzati per il trasporto internazionale di merci per conto terzi, o i veicoli a motore costruiti ed equipaggiati in modo da poter trasportare più di nove persone, compreso il conducente, e destinati a tale scopo, se utilizzati per il trasporto internazionale di passeggeri a titolo oneroso, che sono a disposizione dell'impresa e che, in quanto tali, sono immatricolati o messi in circolazione e autorizzati all'uso in conformità alla legislazione dello Stato membro in cui l'impresa è stabilita.
- **Veicolo commerciale leggero (LCV):** Per "LCV" si intende un veicolo a motore o una combinazione di veicoli la cui massa ammissibile a pieno carico supera le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate, utilizzato per il trasporto internazionale di merci.

Le imprese che esercitano l'attività di trasportatore su strada esclusivamente con veicoli a motore o combinazioni di veicoli la cui massa ammissibile a pieno carico non supera le 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento sono considerate fuori dal campo di applicazione della presente legislazione.

La nuova disposizione si applica ai veicoli per il trasporto merci su strada della categoria N⁵.

Sono pertanto esclusi i veicoli della categoria N o le combinazioni di veicoli con una massa a pieno carico ammissibile pari o inferiore a 2,5 tonnellate.

Tuttavia, sono inclusi i veicoli a motore⁶ di peso inferiore a 2,5 tonnellate accoppiati a un rimorchio che rende la combinazione superiore a 2,5 tonnellate, utilizzati per il trasporto internazionale di merci.

- **Stato membro di stabilimento:** per "Stato membro di stabilimento" si intende lo Stato membro in cui è stabilita l'impresa di trasporto su strada, indipendentemente dal fatto che il suo gestore dei trasporti provenga da un altro Paese (articolo 2, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009).
- **Stato membro ospitante:** Stato membro ospitante": uno Stato membro in cui opera un'impresa di trasporto stradale diverso dal suo Stato membro di stabilimento.⁷
- **Sistema di informazione del mercato interno (IMI):** per "sistema di informazione del mercato interno (IMI)" si intende il sistema istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- **Registro elettronico delle imprese di trasporto su strada (ERRU):** per "Registro elettronico delle imprese di trasporto su strada (ERRU)" si intende il sistema di registri nazionali

⁵ Per le categorie di veicoli, si veda la risoluzione consolidata UNECE sulla costruzione di veicoli (revisione 6) all'indirizzo <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP.29-78r6e.pdf>.

⁶ In generale, un veicolo di categoria M₁ non può essere considerato un veicolo commerciale per il trasporto di merci e quindi sarà, in linea di principio, fuori dal campo di applicazione. Tuttavia, in alcuni Stati membri potrebbero essere rilasciate licenze per il trasporto di merci ai veicoli di categoria M, tenendo conto dei diversi approcci prevalenti nei singoli Stati membri dell'UE. Ai fini di questo esercizio, potrebbe essere utile un chiarimento specifico da parte della Commissione europea sulla questione.

⁷ Fonte: Regolamento (CE) n. [1072, che può essere applicato ai fini del presente documento. Si veda l'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento.](#)

interconnessi degli Stati membri dell'UE delle imprese di trasporto su strada, istituito ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. [1071/2009](#).

- **Controlli su strada:** i "controlli su strada" sono quelli previsti dall'articolo 4 della [direttiva 2006/22](#) e dalla parte A del suo allegato I, come modificata dalla [direttiva 2020/1057](#). Pertanto, come regola generale, i controlli sul rispetto delle disposizioni in materia di ammissione all'occupazione non vengono effettuati su strada⁸.⁹
- **Controlli nei locali:** i "controlli nei locali" sono quelli previsti dall'articolo 6 della direttiva 2006/22 e dalle parti A e B dell'allegato I, come modificato dalla [direttiva 2020/1057](#). Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, i controlli nei locali possono essere attivati anche in base ai risultati dei controlli su strada, in particolare per quanto riguarda le aziende che "presentano un rischio maggiore".
- **Centro operativo:** il "centro operativo" è una struttura/luogo aziendale in cui il veicolo e/o il conducente devono poter tornare entro otto settimane dalla partenza.

Ai sensi delle domande e risposte della CE relative ai tempi di guida e di riposo, la sede operativa può essere il luogo in cui il conducente "*staziona abitualmente, ossia dove è organizzato il suo lavoro, dove inizia normalmente il suo periodo di riposo settimanale e dove ritorna regolarmente, nel territorio dello Stato membro in cui si trova la sede effettiva e stabile del suo datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 1071/2009*". Pertanto, ai fini della restituzione del veicolo, la nozione di "centro operativo" dovrebbe essere considerata più ampia di quella, ad esempio, dei locali in cui l'azienda è in grado di accedere ai propri documenti aziendali fondamentali, come definiti all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1071/2009, in quanto dovrebbe includere altre strutture/locali dell'azienda. Il veicolo può quindi tornare in qualsiasi altro centro operativo nello Stato membro di stabilimento.

- Per trasporto "**per conto terzi**" si intende il trasporto a pagamento di persone o merci.¹⁰
- "**Trasporto in conto proprio**" di merci¹¹ indica il trasporto di merci in veicoli a motore a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - (i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state vendute, acquistate, date in locazione o noleggiate, prodotte, estratte, lavorate o riparate dall'impresa.
 - (ii) lo scopo del viaggio è quello di trasportare le merci da o verso l'impresa o di spostarle, all'interno o all'esterno dell'impresa, per le proprie esigenze.
 - (iii) i veicoli a motore utilizzati per tale trasporto sono guidati da personale impiegato dall'impresa o messo a sua disposizione in base a un obbligo contrattuale.
 - (iv) i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa, sono stati acquistati da essa a condizioni differite o sono stati noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni della direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada; e
 - (v) tale trasporto è solo accessorio rispetto alle attività complessive dell'impresa.

⁸ Tuttavia, secondo l'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, "le autorità competenti controllano regolarmente se le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuano a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3 del presente regolamento. A tal fine, gli Stati membri effettuano controlli, comprese, se del caso, ispezioni in loco presso i locali dell'impresa interessata, mirati alle imprese classificate come a maggior rischio".

⁹ Ma gli ispettori possono controllare su strada la riconsegna del veicolo e accedere al profilo di valutazione del rischio dell'azienda, come previsto dall'articolo 16 dell'ERRU.

¹⁰ Si veda il glossario Eurostat delle statistiche sui trasporti all'indirizzo

<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5911341/KS-RA-10-028-EN.PDF.pdf/6ddd731e-0936-455a-be6b-eac624a83db4?t=1414781588000>.

¹¹ Fonte: Articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del Regolamento (CE) n. [1072/2009](#).

- Per "**trasporto per conto proprio**" di passeggeri¹² si intendono le operazioni effettuate a fini non commerciali e senza scopo di lucro da una persona fisica o giuridica, in base alle quali:
 - l'attività di trasporto è solo un'attività accessoria per tale persona fisica o giuridica, e
 - i veicoli utilizzati sono di proprietà di tale persona fisica o giuridica o sono stati ottenuti da tale persona a condizioni differite o sono stati oggetto di un contratto di leasing a lungo termine e sono guidati da un membro del personale della persona fisica o giuridica o dalla persona fisica stessa o da personale impiegato dall'impresa o messo a sua disposizione in base a un obbligo contrattuale.

- Per "**trasporto non commerciale**" si intende qualsiasi trasporto su strada, diverso dal trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non viene percepita alcuna remunerazione diretta o indiretta e che non genera direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non è collegato ad un'attività professionale o commerciale¹³.

¹² Fonte: Articolo 2, paragrafo 5 del Regolamento (CE) n. [1073/2009](#).

¹³ Fonte: Articolo 4, paragrafo r) del [testo consolidato](#) del [Regolamento \(CE\) n. 561/2006, che può essere applicato ai fini del presente documento](#).

4. Le norme sull'accesso alla professione nell'UE e il quadro di applicazione

4.1 Panoramica generale

La definizione di norme sull'accesso alla professione per gli operatori del trasporto stradale di merci e passeggeri a livello europeo - *l'ammissione alla professione di trasportatore di merci su strada e di passeggeri su strada*, nel gergo dell'UE - risale alle primissime fasi della creazione di norme comuni per il mercato interno dell'UE.

Le prime direttive dell'UE risalgono agli anni '70¹⁴ e istituiscono un quadro comune per l'accesso alla professione nel mercato del trasporto stradale di merci e passeggeri. Da allora, le materie oggetto di tali direttive sono ora stabilite in regolamenti, direttamente applicabili in tutti gli Stati membri dell'UE, rafforzando così ulteriormente le norme comuni dell'UE applicabili in modo uniforme in tutti gli Stati membri.

4.2 Registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU)

Gli Stati membri dell'UE hanno un'esperienza pluridecennale nell'attuazione e nell'applicazione di queste norme, anche in collaborazione tra loro, in particolare dopo la creazione dell'ERRU, il Registro europeo delle imprese di trasporto su strada. L'ERRU¹⁵ è un sistema elettronico che consente agli Stati membri di scambiare informazioni sulle imprese di trasporto su strada. Esso collega i registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada dei diversi Stati membri, in modo che le autorità competenti possano scambiarsi reciprocamente le informazioni contenute nei rispettivi database.

La creazione dei registri elettronici nazionali e la loro interconnessione sono richieste dall'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 sull'accesso alla professione delle imprese di trasporto su strada.

L'ERRU, operativo dal 1° gennaio 2013, è stato progressivamente adattato per rispondere a un numero crescente di esigenze legate all'applicazione della legislazione sul trasporto stradale. La versione attuale dell'ERRU fornisce informazioni, tra l'altro, sull'onorabilità dei gestori dei trasporti, sulla validità delle licenze comunitarie e sulle infrazioni commesse dalle imprese di trasporto in altri Stati membri.

4.3 Variazioni previste in ERRU

A partire dal 2023, si prevede che l'ERRU venga adattato, in particolare per includere le informazioni sulla classificazione del rischio delle imprese di trasporto e informazioni aggiuntive che facilitino

¹⁴ Direttiva 74/561/CEE del Consiglio, del 12 novembre 1974, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali, Direttiva 74/562/CEE del Consiglio, del 12 novembre 1974, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di persone nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali e Direttiva 77/796/CEE del Consiglio, del 12 dicembre 1977, concernente il reciproco riconoscimento dei diplomi, certificati ed altri titoli di trasportatore di merci e di viaggiatori su strada e comportante misure destinate a favorire l'esercizio effettivo del diritto alla libertà di stabilimento da parte di tali operatori.

¹⁵ Per saperne di più sull'ERRU, comprese le domande e risposte, consultare il sito https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession/european-register-road-transport-undertakings-erru_en. I requisiti relativi alla connessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada al sistema di messaggistica ERRU sono stabiliti dal Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0480-20170829>).

l'individuazione delle imprese di trasporto (ad esempio, numero di dipendenti, numero di veicoli gestiti, ecc.)

La Commissione europea ha avviato il processo di modifica degli atti legislativi ERRU esistenti. Di seguito una sintesi delle principali modifiche previste:

- **Dati aggiuntivi da inserire nei registri nazionali.**
 - *Valutazione del rischio: punteggio (numero assoluto) e fascia (colore: rosso/ambra/verde/grigio)*
 - *Numero di dipendenti dell'impresa*
 - *Veicoli gestiti (numeri di immatricolazione)*
 - *Chiarimento che il formato dei numeri di immatricolazione dei veicoli nel registro e stampato sui certificati deve essere lo stesso.*

- **Dati aggiuntivi da scambiare.**
 - *Punteggio di valutazione del rischio, numero di dipendenti, veicoli gestiti*
 - *Risultati dei controlli puliti e infrazioni minori, al fine di includerli nel punteggio di valutazione del rischio dell'impresa. Infrazioni rilevate ma non sanzionabili dallo Stato membro ospitante.*
 - *Notifica di inidoneità di un gestore dei trasporti (non obbligatoria).*

- **Rendere disponibili funzionalità specifiche per gli agenti della stradale.**
 - *La funzionalità "Check Transport Undertaking Data (CTUD)" sarà messa a disposizione degli agenti di polizia stradale dai rispettivi Stati membri.*

SCATOLA 1: RACCOMANDAZIONI CHIAVE PER LE AUTORITÀ DI CONTROLLO IN MERITO ALL'ERRU

- Siate consapevoli delle possibilità che l'ERRU vi offre per i controlli su strada e per comunicare con le autorità partner in altri Stati membri.
- Essere consapevoli dei diversi tipi di informazioni a cui è possibile accedere e scambiare all'interno dell'ERRU e dell'IMI.
- Inviare i risultati di un controllo allo Stato membro di stabilimento (anche se si tratta di un controllo pulito!). È importante che tutti i controlli e le infrazioni rilevate su strada vengano segnalati in modo da poterli restituire tramite l'ERRU per aggiornare la classificazione di rischio dell'impresa nello Stato membro di stabilimento.
- Assicurarsi che i canali tra l'autorità responsabile della gestione dei messaggi ERRU e quella responsabile dell'aggiornamento del rating di rischio dell'impresa siano aperti e funzionanti.

4.4 Valutazione del rischio

La classificazione del rischio complessivo di un'impresa di trasporto viene calcolata utilizzando la seguente formula comune¹⁶ :

¹⁶ Dove:

R -il rating di rischio complessivo dell'impresa
n -Numero di infrazioni di un determinato tipo per singolo controllo (tutti i tipi di controllo).
i -Controllo individuale
v -punteggio ponderato in base al tipo/alla gravità della violazione (MI/SI/VSI/MSI)
MSI-infrazione più grave
VSI -infrazione molto grave

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

EQUAZIONE 1

Nell'applicazione della formula comune si applicano i seguenti principi ed elementi:

- Il periodo durante il quale una violazione viene conteggiata nella formula è di due anni.
- Gli operatori del trasporto sono classificati nelle seguenti fasce di rischio in base al loro punteggio:
 - operatori sui quali non sono stati effettuati controlli (fascia grigia)
 - 0-100 punti: operatori a basso rischio (fascia verde)
 - 101-200 punti: operatori a medio rischio (fascia ambra)
 - 201 punti o più: operatori ad alto rischio (fascia rossa)
- Il punteggio ponderato di un singolo controllo ("i") viene calcolato applicando i seguenti fattori di ponderazione ("v") in base al tipo di violazione:
 - Infrazione minore (MI) = 1
 - Infrazione grave (SI) = 10
 - Infrazione molto grave (VSI) = 30
 - Infrazioni più gravi (MSI) = 90
- La classificazione finale del rischio di un'impresa tiene conto del numero totale di controlli effettuati ("r"), sia su strada che nei suoi locali, compresi i controlli in cui non sono state rilevate infrazioni (controlli puliti).
- I controlli in cui non vengono rilevate infrazioni (controlli puliti) vengono registrati con zero punti.
- Il punteggio ponderato di un singolo controllo tiene conto di tutti i veicoli controllati ("N").

Il regolamento di esecuzione della Commissione europea che stabilisce queste regole, il Regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, può essere scaricato dal sito: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2022/695/oj.

4.5 Il sistema di informazione del mercato interno al servizio dell'applicazione delle norme sull'accesso alle professioni

Il Pacchetto Mobilità 2020 1 ha introdotto un'altra possibilità di comunicazione tra le autorità competenti e quelle preposte all'applicazione della normativa, ovvero il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012¹⁷, in cui sono stati creati tre

SI -infrazione grave

MI -infrazione minore

N -numero di veicoli controllati durante un controllo individuale

r -numero totale di controlli sull'impresa

g -ponderazione per l'uso del tachigrafo intelligente ai sensi del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014

¹⁷ 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, GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1.

moduli specifici per facilitare questo scambio. Infatti, per quanto riguarda l'applicazione del requisito relativo alle condizioni per le imprese di avere uno stabilimento effettivo e stabile in uno Stato membro - e in particolare per quanto riguarda il rispetto dell'obbligo di restituzione del veicolo - la cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri devono essere attuate tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI).

L'IMI è uno strumento online sicuro e multilingue che facilita lo scambio di informazioni tra le autorità pubbliche coinvolte nell'attuazione pratica del diritto dell'UE. I tre moduli IMI creati dopo l'adozione del Pacchetto Mobilità 1 sono:

- per lo scambio di informazioni sulle condizioni di stabilimento (articolo 18, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009),
- per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto stradale (articolo 1, paragrafo 14, della direttiva (UE) 2020/1057),
- l'interpretazione e l'applicazione a livello nazionale delle norme sociali (regolamento (CE) n. 561/2006) nel settore del trasporto stradale (articolo 8 della direttiva 2006/22/CE).

Le autorità competenti degli Stati membri possono richiedere a un altro Stato membro informazioni sul rispetto delle condizioni di stabilimento da parte dei trasportatori su strada. Questo scambio si basa sulle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1071/2009, modificato dal Regolamento (UE) 2020/1055, che prevedono l'utilizzo dell'IMI per lo scambio di queste informazioni.

Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 4, gli Stati membri sono tenuti a rispondere alle richieste di informazioni da parte delle autorità competenti degli altri Stati membri e a svolgere controlli, ispezioni e indagini sulla conformità ai requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a). Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte. Le richieste di informazioni da parte delle autorità competenti degli Stati membri devono essere debitamente giustificate e motivate.

Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 5, lo Stato membro ricevente fornisce le informazioni necessarie entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Se lo Stato membro ricevente ritiene che la richiesta non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro 10 giorni dal ricevimento della richiesta. Nel caso in cui lo Stato membro richiedente non riesca a motivare ulteriormente la richiesta, lo Stato membro destinatario può respingere la richiesta come indicato all'articolo 18(6). Se lo Stato membro destinatario ha difficoltà a fornire le informazioni richieste o a effettuare i controlli, ne informa lo Stato membro richiedente entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta.

Per quanto riguarda le norme stabilite dalla Direttiva (UE) 2020/1057 sul distacco dei conducenti, il [portale della dichiarazione di distacco dei trasporti su strada](#), destinato agli operatori del settore, è operativo dal 21 gennaio 2022.

Per ulteriori informazioni e assistenza, consultare anche:

- Una guida dettagliata sull'IMI e su come utilizzarlo è disponibile pubblicamente all'indirizzo https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/using_imi/index_en.htm.
- Un flusso standard di informazioni tra le autorità competenti può essere consultato sul sito https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/training/standard_flows.pdf.
- Tutorial disponibili sul portale della dichiarazione di distacco dei trasporti su strada <https://www.postingdeclaration.eu/help>.

4.6 Flusso standard di informazioni tra gli Stati membri (estratto)¹⁸

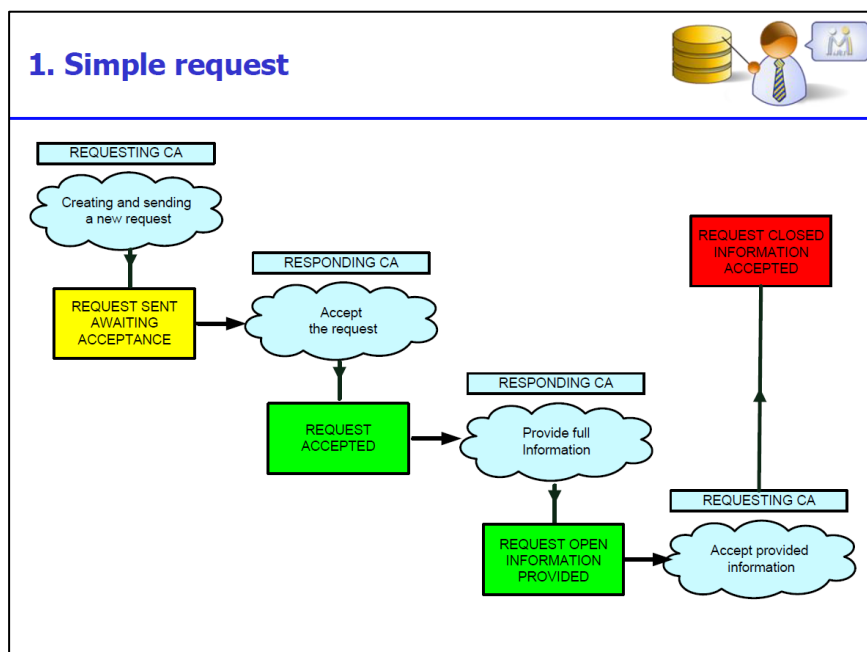


FIGURA 1 - FLUSSO DI RICHIESTE SEMPLICI

1. Simple request – key points


1. Send a new request

- only **Request Handlers** can handle requests
- **Search function**: if no Competent Authority can be identified, it is recommended to send the request to an IMI Coordinator
- **Automatic Translation** of free text – only available in later versions of IMI, not during Pilot Phase
- **Freertext-comments**: if possible, use a language that is understood by the other Competent authority

** Information on which languages are understood by a CA can be seen in the overview information of the CA when creating a new request*

FIGURA 2 - RICHIESTA SEMPLICE PUNTI CHIAVE 1

¹⁸ Fonte: Commissione europea, Internal Market Information System, disponibile all'indirizzo https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/using_imi/index_en.htm e fonte originale disponibile all'indirizzo https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/docs/training/standard_flows.pdf.




1. Simple request – key points

2. Accept and reply to a request

- in the IMI Production system, CA receives **automatic email** informing it that a new request was received – alternative: via the **action list**
- If CA does not use allocation, **every request handler** can accept and reply to a new request
- only when a CA has accepted a request can it see **personal data** and **attachments**

FIGURA 3 - RICHIESTA SEMPLICE PUNTI CHIAVE 2



1. Simple request – key points

3. Accept response and close request

- in the IMI Production system, CA receives **automatic email** informing it that a new request was received – alternative: via the **action list**
- Request Handler can **accept the response** of (s)he can **request additional information**

FIGURA 4 - RICHIESTA SEMPLICE PUNTI CHIAVE 3

A tal fine, ogni Stato membro può designare il punto di contatto di cui al paragrafo 1 come autorità competente e ne informa la Commissione tramite l'IMI.

L'elenco di queste persone di contatto è disponibile in IMI: [Contatti - IMI-Net - Mercato unico dell'UE - Commissione europea \(europa.eu\)](#).

5. Restituzione del veicolo

5.1 Cosa dice la normativa (articolo 5, paragrafo 1, lettera b))?

L'obbligo di restituzione del veicolo è introdotto in una nuova lettera b), aggiunta all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009. Il testo recita:

"Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), nello Stato membro di stabilimento un'impresa deve:

[...]

b) organizzare l'attività della propria flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati per i trasporti internazionali ritornino in uno dei centri operativi di tale Stato membro almeno entro otto settimane dalla partenza.

[...]"

La [guida della DG MOVE](#) (cfr. Q1) chiarisce che l'obbligo di restituzione si applica ai veicoli, la cui definizione include la combinazione di veicoli, a disposizione dell'impresa. L'obbligo non si applica quindi ai singoli rimorchi e semirimorchi, che fungono da unità di carico per il trasporto e possono essere utilizzati per operazioni di trasporto, anche in altre modalità di trasporto.

Per soddisfare i criteri di stabilimento, la società ha quindi l'obbligo di garantire che i veicoli ritornino in uno dei suoi centri operativi nello Stato membro di stabilimento almeno entro otto settimane dalla partenza. Il centro operativo può essere qualsiasi centro operativo dell'azienda nello Stato membro di stabilimento. Non può tuttavia essere un centro operativo situato in un altro Stato membro dell'UE.

Va notato che il concetto di centro operativo comprende qualsiasi struttura/luogo dell'azienda in cui il veicolo e/o il conducente possono tornare. Include, ad esempio, il luogo *"in cui il conducente staziona abitualmente e in cui inizia il suo periodo di riposo settimanale, nello Stato membro in cui ha sede il datore di lavoro"*, come stabilito dall'articolo 8, paragrafo 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006. Ai fini della restituzione del veicolo, la nozione di "centro operativo" dovrebbe quindi essere considerata più ampia di quella, ad esempio, dei locali in cui l'azienda è in grado di accedere ai propri documenti aziendali fondamentali, come definito all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1071/2009, in quanto dovrebbe includere altre strutture/locali dell'azienda. Il veicolo può quindi tornare in qualsiasi altro centro operativo nello Stato membro di stabilimento.

SCATOLA 2: ESEMPIO DI RITORNO AL CENTRO OPERATIVO NELLO STATO MEMBRO DI STABILIMENTO

Sul proprio sito web, accanto alla sede centrale, l'azienda italiana **Gruppo Torello** rende pubblico (<https://tntorello.com/en/contatti-e-filiali/>) l'elenco di tutte le sue sedi in Italia e all'estero. Un veicolo immatricolato e gestito da Torello con licenza comunitaria italiana dovrebbe quindi, in linea di principio, poter tornare in una qualsiasi di queste sedi/centri in Italia, ma non nelle sedi/centri in Francia, Slovacchia e Romania.

La disposizione sulla restituzione del veicolo non si applica agli operatori di Paesi terzi.

5.2 Quali sono le principali sfide per gli esecutori?

L'obbligo di rimpatrio è un obbligo nuovo e non esiste un'esperienza specifica per quanto riguarda la sua attuazione e applicazione. Attualmente non esistono sentenze della Corte di giustizia europea sulla sostanza dell'obbligo, che permettano di offrire ulteriori indicazioni.

In pratica, la prova principale dovrebbe essere fornita dalle registrazioni del tachigrafo, in particolare quelle relative all'attraversamento del confine, poiché i conducenti sono obbligati a registrare manualmente l'attraversamento del confine¹⁹ su entrambi i tachigrafi digitali e analogici.

Il tachigrafo intelligente versione 2, che diventerà obbligatorio per tutti i veicoli di nuova immatricolazione che devono essere dotati di tachigrafo il 21 agosto 2023, registrerà automaticamente i passaggi di frontiera. A partire dall'agosto 2025,²⁰ tutti questi veicoli dovranno essere dotati del tachigrafo intelligente versione 2.

Per i veicoli commerciali leggeri adibiti al trasporto internazionale di merci, la data limite è il 1° luglio 2026. Gli LCV per conto proprio sono esentati, in base alle disposizioni dell'articolo 3, lettera h), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Pertanto, ai fini dell'applicazione della normativa, la prova dell'attraversamento del confine dello Stato membro di stabilimento diventa la prova più solida per la restituzione del veicolo. In pratica, sarebbe alquanto complicato per le autorità di controllo andare oltre l'attraversamento della frontiera e stabilire se il veicolo è effettivamente rientrato in un centro operativo all'interno del territorio dello Stato membro di stabilimento, basandosi solo sulle registrazioni del tachigrafo²¹. Per verificare correttamente il ritorno al centro operativo (e non solo l'attraversamento della frontiera), nella maggior parte dei casi sarebbe necessario un controllo più ampio e approfondito di ulteriori prove, anche presso i locali.

Pertanto, quando si sospetta una violazione dell'obbligo di restituzione del veicolo in uno Stato membro ospitante, si raccomanda di segnalare tale sospetto allo Stato membro di stabilimento, tramite l'apposito modulo IMI (cfr. allegato 1), affinché le autorità dello Stato membro di stabilimento effettuino un controllo più approfondito e valutino l'esistenza di una possibile infrazione e, se del caso, impongano una sanzione.

Gli operatori stabiliti in Paesi terzi non sono soggetti all'obbligo di restituzione del veicolo.

Di seguito vengono esaminate altre potenziali prove e documenti per dimostrare un "ritorno" (vedi capitolo 7).

¹⁹ L'obbligo di registrare manualmente l'attraversamento della frontiera si applica dal 20 agosto 2020 per i conducenti alla guida di veicoli dotati di tachigrafo analogico, e dal 2 febbraio 2022 per i conducenti alla guida di veicoli dotati di tachigrafo digitale, compreso il tachigrafo intelligente versione 1. Si vedano anche le domande e risposte della Commissione europea su come registrare manualmente l'attraversamento del confine su https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/tachographs/questions-and-answers-manual-recording-border-crossings-tachographs-under-regulation-eu-no-1652014_en.

²⁰ 31 dicembre 2024 per i veicoli con tachigrafo analogico o digitale (non intelligente).

²¹ Ma bisogna tenere presente che nel tachigrafo intelligente viene registrata la posizione.

6. LCV tra 2,5 e 3,5 tonnellate

6.1 Cosa dice la normativa (articolo 4, paragrafo 1, lettera aa)?

All'articolo 1, paragrafo 4, è stata introdotta una nuova lettera aa), come segue:

"Imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada esclusivamente con veicoli a motore o combinazioni di veicoli, la cui massa a pieno carico ammissibile non supera le 2,5 tonnellate", estendendo così l'ambito di applicazione delle norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada alle imprese che effettuano il trasporto di merci con veicoli di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico internazionale.

La nuova disposizione si applica quindi ai veicoli per il trasporto di merci su strada della categoria N. Ciò significa anche che sono esclusi i veicoli N o le combinazioni di veicoli con una massa a pieno carico ammissibile pari o inferiore a 2,5 tonnellate. Tuttavia, un veicolo a motore di peso inferiore a 2,5 tonnellate accoppiato a un rimorchio, che rende la combinazione superiore a 2,5 tonnellate, utilizzato per il trasporto internazionale di merci, è incluso.

6.2 Quali sono le sfide per gli esecutori?

I veicoli commerciali leggeri dovranno essere muniti di una licenza comunitaria se utilizzati per il trasporto internazionale di merci e per le operazioni di cabotaggio; una copia certificata conforme della licenza dovrà essere disponibile a bordo dei veicoli commerciali leggeri a fini di controllo.

Nel caso di veicoli di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate e per i quali si applicano i requisiti finanziari inferiori di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009 sull'accesso alla professione di trasportatore su strada, le autorità di rilascio dovranno scrivere nella sezione "osservazioni particolari" della licenza comunitaria o della copia certificata conforme " $\leq 3,5$ t" (cfr. articolo 4, paragrafo 4, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1072/2009).

Si richiama l'attenzione degli addetti ai lavori sul fatto che questo requisito finanziario inferiore è applicabile solo alle imprese che esercitano l'attività di autotrasportatore esclusivamente con veicoli a motore o combinazioni di veicoli aventi una massa a carico ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate. Di conseguenza, i veicoli o le combinazioni di veicoli con una massa a pieno carico autorizzata superiore a 2,5 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate devono riportare l'annotazione " $\leq 3,5$ t" sulla licenza comunitaria solo se il veicolo appartiene a un'impresa che possiede solo veicoli con una massa a pieno carico autorizzata superiore a 2,5 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate.

Si richiama inoltre l'attenzione degli addetti ai lavori sul fatto che per gli Stati membri²² che richiedono che le imprese stabilite nel loro territorio debbano dimostrare di disporre, per i veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate, degli stessi capitali di cui dispongono per i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate (ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, terzo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009), la marcatura specifica non è richiesta (articolo 4, paragrafo 4, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1072/2009). In questi casi, *"l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione europea e la Commissione rende pubbliche tali informazioni"*.

²² Finora l'Italia e la Svezia hanno informato la CE di aver richiesto alle imprese stabilite nei loro territori di dimostrare di avere a disposizione per i veicoli commerciali leggeri gli stessi importi di capitale e riserve dei veicoli pesanti. [Cfr. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession_en).

Una copia certificata conforme della licenza comunitaria a bordo di un veicolo commerciale senza alcuna annotazione specifica relativa al peso deve essere accettata come documento di controllo valido nei casi in cui non si applicano i requisiti finanziari inferiori di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009 e se il rispettivo Stato membro di stabilimento non li applica e ne ha dato notifica alla Commissione.

Pertanto, una copia certificata conforme di una licenza comunitaria senza l'annotazione " $\leq 3,5$ t" può essere in questi casi accettabile se a bordo di un LCV. Tuttavia, una copia certificata conforme di una licenza comunitaria con la dicitura " $\leq 3,5$ t" non è mai accettabile per i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate.

Controllare il ritorno dei veicoli commerciali leggeri potrebbe rivelarsi particolarmente difficile prima del 1° luglio 2026, poiché l'obbligo di dotarli di tachigrafi entrerà in vigore solo dopo tale data.

Pertanto, come nel caso dei veicoli commerciali pesanti (di peso superiore a 3,5 tonnellate), quando si osserva un sospetto di violazione della nuova norma sulla restituzione del veicolo a bordo strada in uno Stato membro ospitante, si raccomanda che tale sospetto venga segnalato allo Stato membro di stabilimento, tramite l'apposito modulo IMI, con l'obiettivo, per le autorità dello Stato membro di stabilimento, di effettuare un controllo più approfondito e valutare l'esistenza di una possibile infrazione e, potenzialmente, imporre una sanzione.

7. Guida all'applicazione delle norme sulla restituzione del veicolo

7.1 Indicazioni generali per i controlli su strada

Nota per gli addetti all'applicazione della legge: Questa guida deve essere seguita quando si effettuano controlli su strada e nei locali. Tuttavia, gli agenti devono tenere presente che alcuni controlli potrebbero non essere possibili o legali a causa della legislazione nazionale.

Ogni veicolo deve essere controllato in base alle prove disponibili. Ad esempio, i veicoli di peso compreso tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate potrebbero non essere dotati di tachigrafo fino al 1° luglio 2026 (e in tal caso, l'obbligo di installazione è previsto solo per i viaggi internazionali) e gli addetti ai controlli devono basarsi su altre prove elencate di seguito. Le diverse versioni dei tachigrafi installati consentiranno agli addetti ai lavori di disporre di informazioni diverse. Ad esempio, un tachigrafo intelligente versione 2 fornirà probabilmente più informazioni agli addetti ai lavori rispetto ai tachigrafi digitali intelligenti versione 1 o generazione 1.

Gli addetti all'applicazione delle norme dovrebbero innanzitutto considerare gli elementi che possono dare un'indicazione precoce della conformità e ridurre l'onere per gli operatori che rispettano le norme.

Si raccomanda agli addetti al controllo di verificare i seguenti elementi, a seconda della situazione specifica:

- Chiedete ai conducenti se sanno quando il veicolo è tornato per l'ultima volta al centro operativo dell'impresa e se hanno prove di tale evento. Questo potrebbe far risparmiare tempo all'agente e al conducente. Se l'autista dice all'agente di controllo che il ritorno è avvenuto più di 28 giorni fa ma meno di 56 giorni fa, gli agenti di controllo sanno quanti giorni scaricare dal tachigrafo.
- Scaricare/guardare la carta del conducente e l'unità del veicolo: Se la frontiera dello Stato membro di stabilimento è stata attraversata dallo stesso conducente e dallo stesso veicolo, questa è una buona indicazione, anche se dovrebbe essere completata con la prova che il veicolo è tornato in uno dei centri operativi.
- Se non sono disponibili dati di questo tipo, si può discutere con il conducente per vedere quando ha iniziato a guidare questo veicolo, per vedere se è possibile trovare i dati relativi all'attraversamento della frontiera.
- Se la prova non è sufficiente, scaricare i dati dell'unità di bordo per un massimo di 56 giorni, per cercare prove sull'attraversamento del confine dello Stato membro di stabilimento.
- In caso di giorni festivi, verificare se l'ultimo giorno coincide con un sabato/domenica o con un giorno festivo ai sensi del regolamento (CEE, Euratom) n. 1182/71. In tal caso, il periodo di 8 settimane scade alle 23:59 del giorno lavorativo successivo (vedere i consigli aggiuntivi qui sotto). In tal caso, il periodo di 8 settimane scade alle 23:59 del giorno lavorativo successivo (si veda il consiglio aggiuntivo riportato di seguito).
- In caso di sospetto, inserire una richiesta nel sistema IMI per chiedere allo Stato membro di stabilimento di effettuare un controllo nei locali.

- RegISTRAZIONI del tachigrafo e della carta del conducente: nel verificare i dati, l'addetto al controllo deve tenere presente che i dati prodotti dal tachigrafo intelligente versione 2 sono automatici e affidabili. Per quanto riguarda i dati dei tachigrafi fino alla versione 1 del tachigrafo intelligente, i funzionari di controllo devono verificare anche la corretta compilazione, compresa l'accuratezza dei dati. Per i tachigrafi intelligenti versione 1, i dati GNSS possono essere utilizzati come guida.
- Ulteriori documenti relativi ai tempi di guida e di riposo (se disponibili), come ad esempio i documenti aziendali che indicano gli orari di arrivo/partenza, carico/scarico, ecc. Il più delle volte questi documenti mostrano la posizione del conducente e del veicolo.
- Prove relative al GNSS: l'ufficiale di controllo potrebbe voler esaminare il computer di bordo o controllare un dispositivo track & trace, se consentito dalla legislazione nazionale.
- Prove delle operazioni di trasporto, come le lettere di vettura/CMR: non è comune conservare le lettere di vettura nel veicolo per più di una settimana. Se disponibili, possono essere controllati anche il percorso e la posizione. L'addetto al controllo deve anche tenere presente che i conducenti hanno il diritto di contattare il proprio datore di lavoro e di chiedere l'invio di ulteriori prove durante i controlli su strada.
- Elenco dei trasporti effettuati: Questi elenchi contengono spesso dati utili, come il chilometraggio, gli orari di arrivo e partenza, il luogo e la data. Anche i turni di servizio e i fogli di viaggio per i trasporti occasionali di passeggeri possono essere utili.
- Controllare il download dell'unità del veicolo per i controlli precedenti e, se/quando è disponibile un tachigrafo intelligente, controllare le posizioni (chiedere al conducente eventuali documenti dei controlli precedenti).
- Le ricevute del carburante possono identificare che un veicolo è stato in un determinato Paese, anche se potrebbero essere facilmente falsificate, a meno che la ricevuta non contenga un marchio di immatricolazione.
- Qualsiasi documentazione relativa ai controlli alle frontiere che possa fornire prove sul ritorno, come ad esempio i timbri dei passaporti (ma non è rilevante all'interno dell'area Schengen, poiché non esistono controlli alle frontiere o timbri).
- I biglietti dei traghetti o dei treni saranno utili, ma più per i confini marittimi che per quelli terrestri. Può essere utile per farsi un'idea degli spostamenti con i veicoli.
- Ricevute di pedaggio o acquisti di vignette.
- Documentazione di servizio o di riparazione del veicolo (eventualmente più rilevante per i controlli aziendali di cui sotto).
- Fotografie (se possono stabilire data/ora/luogo): alcuni dispositivi consentono di timbrare luogo/data/ora e possono essere ricercati tramite la posizione. Se è disponibile una fotografia, l'agente deve assicurarsi che la targa possa essere letta su quella fotografia.
- In caso di controllo su strada, l'impresa dovrebbe sempre avere la possibilità di dimostrare il rispetto dell'obbligo in una fase successiva, attraverso documenti e prove disponibili presso i locali dell'impresa.

7.2 Indicazioni generali per i controlli nei locali

Tutto ciò che è stato detto sopra riguardo ai controlli su strada, e in più:

- Valutare con l'operatore dell'impresa come è organizzata l'attività del suo parco veicoli e quindi come viene garantita la conformità all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009.
- Dati di localizzazione GPS o del veicolo (se disponibili in base alla legislazione nazionale).
- Qualsiasi altra documentazione (registri, turni, fogli di viaggio) per la restituzione dei veicoli che l'azienda sta conservando.
- Fatturazione telefonica: nell'allegato di una bolletta telefonica, un agente può essere in grado di scoprire da quale Paese ha chiamato il conducente.
- Potenzialmente, controllare i registri generali per il resto della flotta.
- Ricevute della carta carburante più dettagliate per veicolo.
- Acquisto di pedaggi/biglietti più dettagliato.
- Registri di manutenzione/riparazione del veicolo (questi possono essere incrociati con altre informazioni, se disponibili, per confermare dove si trovava il veicolo).

Valutare i sistemi in atto stabiliti dall'operatore per monitorare e pianificare la restituzione ed eventualmente la manutenzione dei veicoli. Questi sistemi possono essere analizzati dagli addetti ai lavori per verificare se sono efficaci e applicati. Va notato che gli operatori sono tenuti a organizzare la propria flotta di veicoli per soddisfare il requisito dello stabilimento, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009, e quindi dovrebbe essere in vigore un sistema di qualche tipo.²³

Gli addetti all'applicazione della legge dovrebbero avvalersi del sistema di informazione del mercato interno (IMI), ove necessario.

L'allegato 1, che illustra le modalità di funzionamento del sistema IMI, è allegato alla presente nota di orientamento.

7.3 Raccomandazioni agli agenti di polizia quando si sospetta una potenziale infrazione a bordo strada

Secondo gli [orientamenti](#) dei servizi della Commissione europea (si veda in particolare il punto Q7), le autorità competenti degli Stati membri in cui è stabilita l'impresa di trasporto sono tenute a effettuare i controlli necessari per verificare e controllare la conformità al requisito di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009. Anche le autorità competenti degli altri Stati membri in cui operano i veicoli devono verificare la conformità a tale requisito.

A tal fine, le autorità competenti possono utilizzare tutti i mezzi proporzionati ed efficaci per verificare il rispetto dell'obbligo. Le imprese di trasporto sono tenute a dimostrare chiaramente che

²³ Alcuni esperti ritengono che gli operatori siano tenuti a implementare tale sistema, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), in quanto le imprese devono organizzare l'attività della propria flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nei trasporti internazionali ritornino in uno dei centri operativi di tale Stato membro almeno entro otto settimane dalla partenza.

i veicoli a loro disposizione ritornano in uno dei centri operativi del loro Stato membro di stabilimento almeno entro otto settimane dalla partenza dallo Stato membro. Esse devono essere in grado di utilizzare qualsiasi prova per dimostrare il rispetto di questo requisito. In caso di controllo su strada, l'impresa dovrebbe sempre avere la possibilità di dimostrare l'adempimento dell'obbligo in una fase successiva attraverso documenti e prove disponibili presso i locali dell'impresa. Le autorità competenti dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa di trasporto devono cooperare con qualsiasi altra autorità attraverso il Sistema di Informazione del Mercato Interno.

Inoltre, è importante tenere presente che l'impresa dovrebbe sempre avere la possibilità di dimostrare il rispetto dell'obbligo in una fase successiva attraverso documenti e prove disponibili presso i locali dell'impresa.

È inoltre chiaro che sia gli Stati membri di stabilimento sia gli Stati membri ospitanti hanno il diritto e il dovere di effettuare controlli su strada sull'applicazione di questo obbligo.

È importante anche chiarire che la formulazione stessa della normativa richiede all'impresa di *"organizzare l'attività della propria flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli... ritornino..."*, rendendo così l'obbligo di "organizzazione"; pertanto, una potenziale infrazione potrebbe essere comminata per la "mancanza di organizzazione", richiedendo quindi all'agente di controllo di verificare in ultima analisi se tale organizzazione è stata messa in atto dall'impresa di trasporto su strada.

In definitiva, le autorità dello Stato membro di stabilimento rimangono nella posizione migliore per verificare e valutare pienamente la conformità a questa disposizione e, se necessario, imporre una sanzione.

Si raccomanda pertanto che, in caso di prove scoperte durante un controllo su strada in uno Stato membro ospitante, che indichino che l'azienda potrebbe non aver preso le misure necessarie per organizzare il lavoro in modo tale da consentire il ritorno del veicolo o dei veicoli entro un periodo di 8 settimane, l'autorità di controllo dello Stato membro ospitante invii tali prove all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento tramite l'IMI appropriato, per ulteriori controlli ed eventualmente sanzioni, in base alla legislazione nazionale applicabile nello Stato membro di stabilimento.

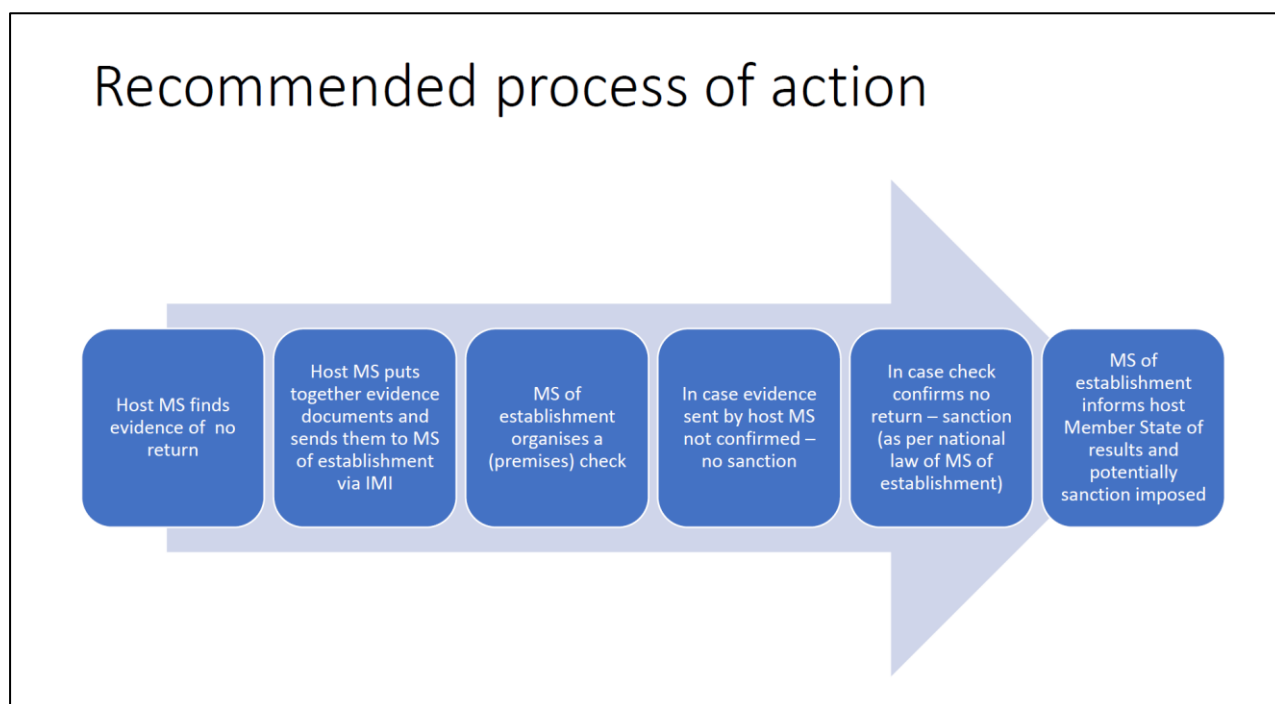


FIGURA 5 - PROCESSO D'AZIONE RACCOMANDATO

Non ci sono limiti al tipo e al numero di prove che l'azienda può fornire.

A titolo di promemoria, ecco la procedura passo-passo e i termini per tale scambio:

- *Questo scambio si basa sulle disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009 che prevede l'utilizzo dell'IMI per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sul rispetto dell'obbligo di stabilimento.*
- *Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 4, gli Stati membri sono tenuti a rispondere alle richieste di informazioni degli altri Stati membri e a svolgere controlli, ispezioni e indagini sulla conformità ai requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009.*
- *Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte.*
- *Le richieste di informazioni da parte delle autorità competenti degli Stati membri devono essere debitamente giustificate e motivate.*
- *Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 5, lo Stato membro destinatario fornisce le informazioni necessarie entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta.*
- *Qualora lo Stato membro destinatario ritenga che la richiesta non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro 10 giorni dal ricevimento della richiesta.*
- *Nel caso in cui lo Stato membro richiedente non fornisca ulteriori elementi di prova, lo Stato membro destinatario può respingere la richiesta come indicato all'articolo 18, paragrafo 6.*
- *Se lo Stato membro destinatario ha difficoltà a fornire le informazioni richieste o a effettuare i controlli, ne informa lo Stato membro richiedente entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta.*

Timeframe (in working days) for interaction between Member States (host and establishment)

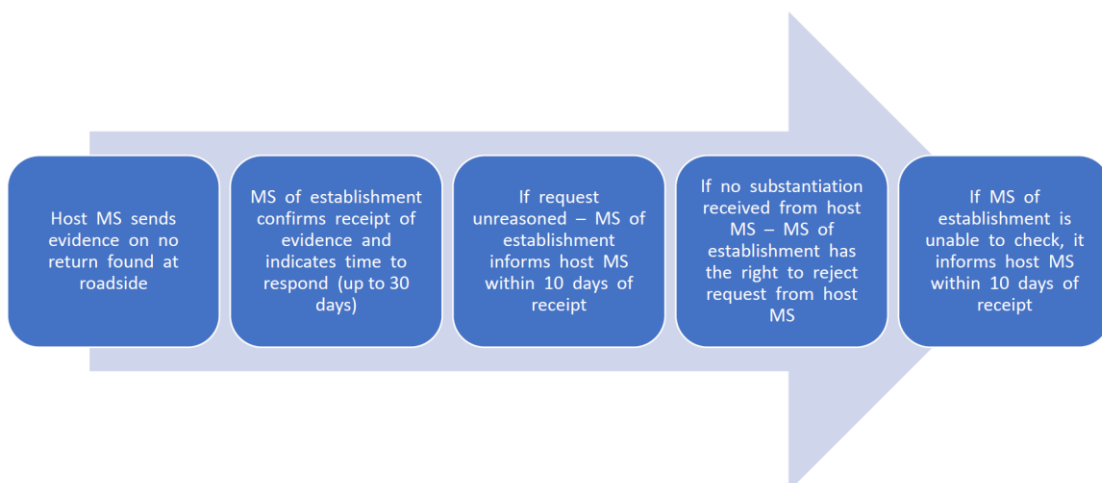


FIGURA 6 - TEMPI DI INTERAZIONE TRA GLI STATI MEMBRI

BOX 3: ULTERIORI ELEMENTI GIURIDICI SUL CONTROLLO DELLA RESTITUZIONE DEL VEICOLO, ANCHE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI OSPITANTI

- Articolo 22, paragrafo 1: "Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. (...) Gli Stati membri assicurano che tutte queste misure siano applicate senza discriminazioni in base alla nazionalità o al luogo di stabilimento dell'impresa";
- Articolo 18, paragrafo 11: "La richiesta di informazioni non impedisce alle autorità competenti di adottare misure in linea con la pertinente legislazione nazionale e dell'Unione per indagare e prevenire presunte violazioni del presente regolamento"; e
- l'obbligo di cooperazione tra gli Stati membri per quanto riguarda l'osservanza delle norme in materia di stabilimento di cui all'articolo 18, paragrafi da 4 a 10.

7.4 Raccomandazioni pratiche selezionate per i responsabili dell'applicazione della legge derivanti dalla guida CE (domande e risposte)

7.4.1 Quali veicoli rientrano nella regola?

L'obbligo di restituzione si applica agli operatori, per quanto riguarda i loro veicoli, la cui definizione include le combinazioni di veicoli a disposizione dell'impresa. L'obbligo non si applica quindi ai

singoli rimorchi e semirimorchi, che fungono da unità di carico per il trasporto e che possono essere utilizzati per operazioni di trasporto, anche in altre modalità di trasporto.

BOX 4: IL CASO SPECIFICO DEI VEICOLI A NOLEGGIO

Con l'applicazione delle [nuove norme UE sui veicoli a noleggio \(introdotte dalla Direttiva \(UE\) 2022/738\)](#), entreranno in vigore i seguenti importanti cambiamenti:

- Secondo le norme precedenti, la direttiva garantiva alle imprese di trasporto l'accesso ai veicoli noleggiati solo se questi erano immatricolati o messi in circolazione in conformità con le leggi dello Stato membro in cui l'impresa aveva sede.
- In base alle nuove norme, gli Stati membri non potranno limitare l'uso sul loro territorio di un veicolo noleggiato da un'impresa di trasporto stabilita in un altro Stato membro, a condizione che vengano rispettate le norme pertinenti dello Stato membro di stabilimento.
- Gli Stati membri dell'UE potranno limitare, entro certi limiti, l'uso di veicoli noleggiati in un altro Stato membro da parte delle imprese stabilite nel loro territorio. Tali restrizioni riguardano principalmente la percentuale di veicoli noleggiati immatricolati o messi in circolazione in conformità alle leggi di un altro Stato membro nella flotta di un'impresa di trasporto, nonché la durata del periodo di noleggio di tali veicoli.
- Ci sarà un periodo minimo di 30 giorni durante il quale un veicolo con targa straniera non dovrà essere immatricolato nello Stato membro stesso.

Gli Stati membri devono recepire la nuova direttiva entro il 6 agosto 2023.

È importante che gli addetti ai controlli tengano presente che anche i veicoli noleggiati sono soggetti all'obbligo di restituzione entro 8 settimane (se il periodo di locazione è superiore a due mesi). Nel caso di veicoli noleggiati all'estero, è importante iniziare a contare a ritroso la data di riconsegna dalla prima data di assunzione/noleggio, come da contratto di noleggio, o dalla data di registrazione del veicolo noleggiato nel registro elettronico nazionale, per evitare che tali veicoli non tornino mai nello Stato membro di stabilimento della società che li noleggia e a bordo della quale dovrebbero essere presenti copie certificate conformi della licenza comunitaria.

I veicoli a noleggio devono essere iscritti al registro nazionale e avere a bordo una copia certificata conforme.

Ci sono anche operatori²⁴ che sono esentati dall'obbligo di restituzione dei veicoli, come ad esempio:

- Operatori di trasporto per conto proprio, che effettuano esclusivamente operazioni di trasporto per conto proprio.
- Operatori stabiliti in Paesi terzi.
- Operatori che esercitano la professione di trasportatore su strada esclusivamente con veicoli a motore o combinazioni di veicoli la cui massa ammissibile a pieno carico non supera le 3,5 tonnellate, impegnati esclusivamente in operazioni di trasporto nazionale nel loro Stato membro di stabilimento;
- Operatori che esercitano l'attività di autotrasportatore esclusivamente con veicoli a motore o combinazioni di veicoli, la cui massa a pieno carico ammessa non supera le 2,5 tonnellate;
- Operatori che svolgono servizi di trasporto di passeggeri su strada esclusivamente a fini non commerciali o che hanno un'occupazione principale diversa da quella di operatore di trasporto di passeggeri su strada;

²⁴ Gli operatori sono esentati (non le operazioni di trasporto o i veicoli). Infatti, se un operatore ha veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 2,5 tonnellate, deve essere conforme.

- Operatori che esercitano la professione di trasportatore su strada esclusivamente con veicoli a motore con velocità massima autorizzata non superiore a 40 km/h.
- Operatori che esercitano l'attività di trasportatore su strada esclusivamente con veicoli a motore costruiti ed equipaggiati in modo da essere idonei a trasportare un massimo di nove persone, compreso il conducente.
- Operatori che si occupano esclusivamente dei tipi di carrozze elencati all'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1072/2009.

7.4.2 Dove deve tornare il veicolo?

Qualsiasi centro operativo dell'impresa nello Stato membro di stabilimento è idoneo a far rientrare il veicolo, al fine di soddisfare il requisito di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b).

Il principale strumento di controllo di questo obbligo rimarrà la registrazione del tachigrafo, in particolare su strada, con un'avvertenza: il tachigrafo non fornirà il luogo esatto della fine della giornata lavorativa del conducente, tanto più che molti conducenti utilizzano la pratica diffusa di tornare alla propria residenza con il proprio veicolo, il che complica ulteriormente la questione²⁵.

Di conseguenza, se le autorità di controllo devono andare oltre la semplice prova dell'attraversamento della frontiera, saranno necessari ulteriori elementi di prova, in particolare i controlli nei locali, come i registri di servizio, le bolle di accompagnamento, i fogli di viaggio (in caso di trasporto occasionale di passeggeri), gli orari (in caso di trasporto regolare di passeggeri), ecc.

Le sedi dell'azienda al di fuori dello Stato membro di stabilimento non sono ammissibili al rimpatrio (per adempiere a questo obbligo).

7.4.3 Per quanto tempo il veicolo deve rientrare?

Le norme non stabiliscono un riferimento temporale per la durata della permanenza del veicolo nei locali dell'azienda. Tuttavia, i modelli aziendali che evidenziano ritorni sistematicamente troppo brevi potrebbero indicare la propensione a violare altre norme, come quelle relative alle regole sociali sulla guida e sui tempi di riposo dei conducenti. Le autorità preposte all'applicazione della legge potrebbero dover prestare attenzione a tali indicazioni.

7.4.4 Come deve dimostrare un'impresa di trasporto di aver adempiuto all'obbligo?

Sia gli Stati membri di stabilimento che gli Stati membri ospitanti hanno il diritto e il dovere di effettuare controlli sull'applicazione di questo obbligo.

Non ci sono limiti al tipo e al numero di prove che l'azienda può fornire. Esempi adeguati di prove possono essere le registrazioni del tachigrafo, ma anche i turni di servizio dell'azienda, le bolle di consegna (trasporto merci), i fogli di viaggio (in caso di trasporto occasionale di passeggeri), gli orari (in caso di trasporto programmato di passeggeri), ecc.

Solo la pratica dimostrerà quali potrebbero essere i documenti più adatti a fungere da prova in questi casi, oltre alle registrazioni del tachigrafo.

²⁵ Tuttavia, gli agenti di polizia potrebbero calcolare in parte anche questo dato con l'aiuto delle informazioni sulla velocità e sul contachilometri.

7.4.5 Come calcolare il periodo di 8 settimane

Secondo le norme UE sul calcolo dei periodi, delle date e dei limiti temporali, il periodo complessivo di 8 settimane indicato inizia alle ore 0.00 del giorno successivo all'uscita (attraversamento del confine) del veicolo dallo Stato membro di stabilimento e termina alla fine dello stesso giorno dell'ottava settimana successiva²⁶. Il veicolo deve quindi tornare a questo centro operativo o a qualsiasi altro centro operativo dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento, al più tardi alle 23:59 dello stesso giorno dell'ottava settimana successiva.

Nel loro chiarimento, i servizi della CE forniscono il seguente esempio (vedi calendario sotto): Se il veicolo lascia lo Stato membro di stabilimento in qualsiasi momento di martedì 29 marzo 2022 (il conteggio inizia alle 0:00 del giorno successivo), deve tornare in qualsiasi centro operativo dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento al più tardi alla fine (23h59) di mercoledì 25 maggio 2022²⁷.

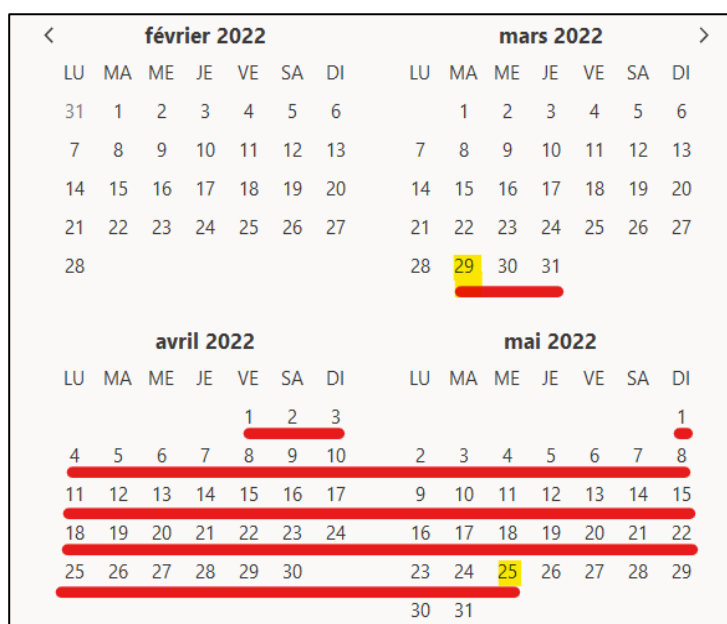


FIGURA 7 - ESEMPIO DI CALENDARIO 1

Il funzionario di controllo deve prestare attenzione in particolare quando un giorno festivo è coinvolto nel calcolo del periodo. Secondo i servizi CE, se l'ultimo giorno di un periodo espresso in settimane è un giorno festivo, una domenica o un sabato, il periodo termina con lo scadere dell'ultima ora del giorno lavorativo successivo. Poiché l'obbligo riguarda la restituzione del veicolo allo Stato membro di stabilimento, sono rilevanti solo i giorni festivi di tale Stato membro.

Questo può diventare un problema al momento del controllo su strada, poiché l'addetto al controllo non è normalmente a conoscenza dei giorni festivi in tutti gli Stati membri dell'UE, a parte il sabato e la domenica. Tuttavia, se il record di attraversamento della frontiera al momento del ritorno è al limite, cioè l'ultimo giorno di attraversamento della frontiera dello Stato membro di stabilimento, l'agente di controllo potrebbe controllare il calendario per i sabati e le domeniche se l'ultimo giorno è un sabato, ad esempio, o chiedere al conducente se questo giorno è stato un giorno festivo nel paese di stabilimento dell'operatore.

Nell'esempio fornito dai servizi della CE, se il veicolo lascia il centro operativo in qualsiasi momento venerdì 25 marzo 2022, il periodo di 8 settimane terminerebbe sabato 21 maggio 2022. Tuttavia, poiché l'ultimo giorno di tale periodo è un sabato, si considera che il periodo termini alle 23:59 del giorno lavorativo successivo, ossia lunedì 23 maggio 2022.

²⁶ Regolamento (CEE, Euratom) n. 1182/71 del Consiglio, del 3 giugno 1971, che stabilisce le norme applicabili ai periodi di tempo, alle date e ai termini (GU L 124 dell'8.6.1971, pag. 1).

²⁷ Così, di fatto, si fanno 56+1 giorni, dal 30 marzo al 25 maggio, compresi.



FIGURA 8 - ESEMPIO DI CALENDARIO 2

In effetti, si tratta di casi limite e in questi casi, in caso di dubbio, si raccomanda di verificare se si tratta di un sabato e/o di una domenica o, se il conducente indica che l'ultimo giorno era un giorno festivo, di presentare una richiesta formale allo Stato membro di stabilimento attraverso l'apposito modulo IMI, per chiarire la questione dei giorni festivi con le autorità dello Stato membro di stabilimento.

7.5 Link alle domande e risposte della Commissione Europea sulla restituzione del veicolo

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rule-return-vehicle-applicable-21-february-2022_en.

8. Elenco delle operazioni di trasporto merci esentate dall'obbligo di restituzione

L'articolo 1, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 elenca i tipi di trasporto esenti da licenza comunitaria. Pertanto, le imprese che effettuano esclusivamente questi tipi di operazioni e che non esercitano la professione di trasportatore su strada non devono soddisfare i requisiti per l'esercizio di tale professione, compreso quello di stabilimento.

I seguenti tipi di trasporto e i viaggi a vuoto effettuati nell'ambito di tali trasporti non richiedono una licenza comunitaria e sono esenti da qualsiasi autorizzazione di trasporto²⁸ :

- (a) trasporto della posta come servizio universale.
- (b) trasporto di veicoli che hanno subito danni o guasti.
- (c) fino al 20 maggio 2022: trasporto di merci in veicoli la cui massa a pieno carico ammessa non supera le 3,5 tonnellate.
- (c bis) dal 21 maggio 2022: trasporto di merci in veicoli la cui massa a pieno carico autorizzata non supera le 2,5 tonnellate.
- (d) trasporto di merci in veicoli a motore, a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - (i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state vendute, acquistate, date in locazione o noleggiate, prodotte, estratte, lavorate o riparate dall'impresa.
 - (ii) lo scopo del viaggio è quello di trasportare le merci da o verso l'impresa o di spostarle, all'interno o all'esterno dell'impresa, per le proprie esigenze.
 - (iii) i veicoli a motore utilizzati per tale trasporto sono guidati da personale impiegato dall'impresa o messo a sua disposizione in base a un obbligo contrattuale.
 - (iv) i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa, sono stati acquistati da essa a condizioni differite o sono stati noleggiati, purché in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni della direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (¹).
 - (v) tale trasporto è solo accessorio rispetto alle attività complessive dell'impresa.
- (e) trasporto di medicinali, apparecchiature, attrezzature e altri articoli necessari per l'assistenza medica in caso di emergenza, in particolare per i disastri naturali.

La lettera d), punto iv), del primo comma non si applica all'uso di un veicolo sostitutivo durante un breve guasto del veicolo normalmente utilizzato.

9. Il caso specifico del *trasporto di passeggeri in conto proprio* e come verificarlo

L'articolo 5(5) del **Regolamento UE 1073/2009** stabilisce che le operazioni di trasporto per conto proprio sono esenti da qualsiasi sistema di autorizzazione, ma sono soggette a un sistema di certificati. I certificati sono rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato e sono validi per l'intero viaggio, compreso il transito. La Commissione stabilisce il formato dei certificati.

Ciò significa che le imprese che si occupano esclusivamente di trasporto di persone per conto proprio, e che quindi non esercitano la professione di trasportatore su strada, sono esentate dall'obbligo di rientro, in quanto non è necessario soddisfare i requisiti per l'ammissione alla professione di trasportatore su strada, compreso quello di stabilimento.

Articolo 9 del [Regolamento 361/2014](#) stabilisce le procedure di richiesta e di controllo dei certificati per le operazioni di trasporto di passeggeri per conto proprio e l'**allegato V**, che comprende il modello del certificato indicato:

- I certificati per le operazioni di trasporto per conto proprio di cui all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1073/2009 sono conformi al modello di cui all'allegato V del presente regolamento.
- Le imprese che richiedono un certificato forniscono all'autorità di rilascio una prova o una garanzia del rispetto delle condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1073/2009.
- Ogni veicolo che effettua un servizio soggetto a un sistema di certificati deve avere a bordo, per tutta la durata del viaggio, un certificato o una sua copia certificata conforme, da esibire su richiesta degli agenti preposti al controllo.
- I certificati hanno una validità massima di cinque anni.

Allegato 1 - Istruzioni per le autorità su come utilizzare il modulo IMI sullo stabilimento

IMI - Sistema di informazione del mercato interno



Trasporto stradale - Condizioni di stabilimento

Dicembre 2021

(Esercizi pratici utilizzando il database della formazione IMI)

ACCESSO ALL'IMI

Accesso all'IMI






1. *Accedere all'[AMBIENTE DI FORMAZIONE IMI](#) utilizzando le credenziali inviate al proprio indirizzo e-mail.*
2. Dovrete inserire:
 - un **nome utente**
 - la **password**
 - 3 cifre selezionate a caso dal vostro **codice di sicurezza** a 12 cifre
3. Accederete all'IMI in qualità di utenti di un'autorità competente autorizzata a richiedere e a rispondere a richieste di informazioni sulle condizioni di stabilimento nel settore del trasporto stradale.

I nomi utente, le password e i codici di sicurezza sono sensibili alle maiuscole e alle minuscole nell'IMI. Ciò significa che il sistema distingue tra lettere minuscole e maiuscole.

Buono a sapersi

Non fornire dati reali quando si compilano i moduli durante le esercitazioni.

L'ambiente di formazione non genera e-mail automatiche.

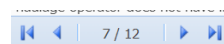
	Il punto Info fornisce informazioni aggiuntive relative a un campo e può fornire indicazioni sul tipo di informazioni attese. Fare clic su di esso per saperne di più.
	Quando si vede questa icona, si può fare clic su di essa per tradurre il contenuto del campo nella lingua attualmente utilizzata per il sistema IMI.
	L'asterisco rosso indica che il campo è obbligatorio e non può essere lasciato vuoto.
	L'asterisco arancione indica che il campo è obbligatorio, ma se lasciato vuoto non impedisce il salvataggio della richiesta/notifica. È possibile continuare a lavorare sulla bozza e completarla in seguito, ma non è possibile inviarla se i campi non sono compilati.
	I riferimenti agli articoli del presente quaderno si riferiscono agli articoli del Regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce l'uso dell'IMI per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sulle condizioni di stabilimento ai sensi del Regolamento (CE) 1071/2009.

Esercizio 1: Richiesta di informazioni sulle condizioni di stabilimento da parte di un'autorità competente

(Avete ricevuto informazioni su potenziali violazioni delle condizioni di stabilimento da parte di un'impresa di trasporto su strada in un altro Stato membro al di fuori dell'IMI e desiderate richiedere ulteriori informazioni o documenti all'autorità responsabile di tale Stato membro).

1. Dal menu del cruscotto sul lato sinistro della pagina di destinazione, selezionare **Richieste** Create.
 RT - Condizioni di stabilimento
2. Nella scheda **Riepilogo della richiesta**, selezionare il **destinatario della richiesta** cliccando su **Cerca** e scegliendo lo Stato membro appropriato in cui è stabilito l'operatore di trasporto su strada in questione, quindi selezionare l'autorità interessata dello Stato membro.
3. Il numero di giorni in cui viene richiesta la risposta è impostato su un valore predefinito di 30 giorni. Può essere modificato con qualsiasi valore inferiore a 30 e superiore a 1.
4. Fare clic su **Avanti** per passare alla scheda successiva - **Dettagli impresa**. Lo scopo di questa scheda è fornire tutte le informazioni disponibili relative all'impresa in questione; i campi qui presenti sono facoltativi.
5. Cliccate su **Avanti** e passate alla scheda **Infrazioni**. Selezionare una o più violazioni dall'elenco fornito. Passare il mouse su ciascuna violazione per visualizzarne i dettagli.
6. Per l'*infrazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a)*, del regolamento (CE) n. 1071/2009, vi è un ulteriore requisito obbligatorio per selezionare le categorie di documenti pertinenti dall'elenco fornito.
7. Scegliere (uno o più) indizi credibili di violazione dall'elenco e fornire i relativi dettagli nel campo di testo obbligatorio sotto l'elenco. Una volta completato, fare clic su **Avanti**.
8. Selezionare una o entrambe le categorie di richiesta nella scheda **Richiesta**. Se si seleziona **Richiesta di informazioni**, viene aggiunta una scheda supplementare intitolata **Prove richieste**, mentre se si seleziona **Richiesta di documenti**, viene aggiunta una scheda supplementare intitolata **Documenti richiesti**.
9. Compilare gli altri campi obbligatori della scheda e fare clic su **Avanti**.
10. Se in precedenza è stata selezionata la categoria **Richiesta di informazioni**, ora ci si troverà nella scheda **Prove richieste**. Selezionare una o più prove dall'elenco e fornire ulteriori dettagli.

per ciascuna di esse nel campo di testo dei dettagli aggiuntivi.
tra i campi di testo per ogni prova selezionata. Al termine,
Avanti.



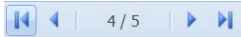
Navigare
fare clic su

11. Se nella scheda **Richiesta** è stata scelta la categoria **Richiesta di documenti**, ora ci si trova nella scheda **Documenti richiesti**. Selezionare i documenti richiesti dall'elenco e fornire ulteriori dettagli relativi a ciascun documento nel campo di testo sottostante. Al termine, fare clic su **Salva**.
12. Dopo il salvataggio, al modulo vengono aggiunte due nuove schede: **Messaggi e allegati** e **Informazioni sulla gestione**. Le opzioni di questa scheda consentono di scambiare tra le autorità qualsiasi file o messaggio pertinente alla richiesta. Nell'ambiente di formazione, le notifiche automatiche via e-mail non sono abilitate. Nel sistema di produzione, invece, le notifiche automatiche via e-mail vengono inviate a entrambe le autorità quando vengono aggiunti messaggi o documenti a una richiesta aperta.

13. Fare clic su **Invia**. Viene visualizzata una richiesta di conferma dell'invio. Fare clic su **Sì** e la richiesta viene inviata all'autorità rispondente. Lo stato della richiesta è ora in *Richiesta inviata* e le modifiche apportate alla richiesta possono essere monitorate nella scheda **Informazioni di gestione**.

Esercizio 2: Ricezione di una richiesta di informazioni/documenti da parte di un'autorità

(Avete ricevuto una richiesta da un'autorità competente di un altro Stato membro. Avete esaminato la richiesta e desiderate rispondere).

1. Nel cruscotto, sotto la voce **Richieste**, viene visualizzato lo stato **Richieste da accettare**. In alternativa, selezionare **Requests** **Search da form** **RT - Condizioni di costituzione** **Search**. Scegliere la richiesta che si trova in stato di *Attesa di accettazione*.
2. Esaminare le informazioni in tutte le schede e fare clic su **Accetta**. Inserire il numero di giorni in cui verrà inviata la risposta con un numero inferiore a 30 e superiore a 1. Cliccare nuovamente su **Accetta**. La richiesta è ora in stato *Accettato*.
3. Per rispondere alla richiesta, fare clic su **Modifica risposta** per accedere alla scheda **Richiesta**. Selezionare **Sì** se si desidera fornire risposte alla richiesta.
4. Fornire una risposta dettagliata alla richiesta nella nuova casella di testo aggiunta alla scheda e passare alla scheda successiva facendo clic su **Avanti**.
5. Cliccare nuovamente su **Modifica risposta** e spostarsi sulla scheda **Prove richieste** o **Documenti richiesti**. (Questo dipende dalla categoria di richiesta scelta dall'autorità richiedente. Se la richiesta è solo di informazioni, viene visualizzata solo la scheda **Prove richieste**, mentre se la richiesta è di documenti, viene visualizzata la scheda **Documenti richiesti**).
6. Nella scheda **Prove richieste**, inserite le risposte per ogni prova elencata. Utilizzare  per spostarsi tra i campi.
7. Nella scheda **Documenti richiesti**, selezionare il documento e fare clic su **Carica per** allegare i documenti pertinenti. Tutti i campi di caricamento sono obbligatori e devono essere caricati file per ogni documento selezionato.
8. Fare clic su **Salva** e poi su **Invia risposta**. La risposta all'autorità richiedente è stata inviata. Lo stato è ora in *Risposta in attesa di chiusura*.

Esercizio 3: Rifiuto di una richiesta di informazioni/documenti ricevuta da un'autorità competente

(Avete ricevuto una richiesta di informazioni/documenti da un'autorità competente e, dopo averla esaminata, avete deciso di non poter rispondere alla richiesta).

1. Dal cruscotto, fare clic su **Requests** **Search Request** **RT - Condizioni di stabilimento** e selezionare la richiesta in stato di *Attesa di accettazione*.

2. Aprire la richiesta ed esaminare le schede per ottenere le informazioni richieste.
3. Fare clic su **Accetta** e contrassegnare il numero di giorni in cui verrà inviata la risposta.
4. Fare nuovamente clic su **Accetta** e la richiesta è ora in stato *Accettato*.
5. Fare clic su **Modifica risposta** per accedere alla scheda **Richiesta**. Selezionare **No** alla domanda "**È possibile rispondere alla richiesta?**".
6. Selezionare il motivo della mancata risposta e i successivi campi obbligatori che vengono aggiunti in base al motivo scelto.
7. Fare clic su **Salva e invia risposta**. La risposta è stata inviata all'autorità richiedente e la richiesta è ora in stato di *Risposta in attesa di chiusura*.

Esercizio 4: Ricevere la risposta dell'autorità rispondente (chiedere chiarimenti)

(L'autorità rispondente ha fornito una risposta alla richiesta inviata. Dopo aver esaminato la risposta, si decide di chiedere ulteriori chiarimenti, poiché la risposta non è soddisfacente).

1. Dal cruscotto, fare clic su **Requests** **Search Request** **RT - Condizioni di stabilimento** e selezionare la richiesta in stato di *Risposta in attesa di chiusura*.
2. Esaminare le schede per la risposta fornita.
3. Se le risposte non sono soddisfacenti, cliccate sul pulsante **Chiedi chiarimenti** in alto e aggiornate il campo di testo con la domanda per la quale avete bisogno di ulteriori informazioni.
4. Cliccando su **Conferma**, la richiesta è stata inviata all'autorità che ha risposto. La richiesta è ora in stato di *Richiesta di chiarimento*. I dettagli del chiarimento sono registrati nella scheda **Riepilogo richiesta**, alla voce **Ultime azioni**.

Esercizio 5: Ricevere la risposta dall'autorità rispondente (Accettare la risposta)

(Avete ricevuto una risposta dall'autorità che ha risposto e la risposta è soddisfacente, quindi la accettate).

1. Dal cruscotto, fare clic su **Richieste** **Search Request** **RT - Condizioni di stabilimento** e selezionare la richiesta in stato di *Risposta in attesa di chiusura*.
2. Esaminare le schede per la risposta fornita.
3. Se le risposte sono soddisfacenti, fare clic su **Accetta risposta** per chiudere la richiesta nel sistema. La richiesta viene spostata nello stato *Chiuso*.

Esercizio 6: L'autorità che risponde fornisce i chiarimenti necessari all'autorità richiedente.

(Avete ricevuto una richiesta di fornire ulteriori dettagli/chiarimenti a una risposta fornita in precedenza).

1. Dal cruscotto, fare clic su **Requests** □ **Search Request** □ **RT - Condizioni di stabilimento** e selezionare la richiesta in stato di *richiesta di chiarimenti*.
2. Aprire la richiesta e rivedere i chiarimenti richiesti nella scheda **Riepilogo richiesta**, alla voce **Ultime azioni**.
3. Cliccare su **Modifica risposta** e fornire i dettagli aggiuntivi nel campo di testo della risposta della domanda in questione.
4. Fare clic su **Salva e invia risposta**. Il vostro chiarimento a una risposta fornita in precedenza è stato inviato all'autorità richiedente. Lo stato è ora passato allo stato di *Risposta in attesa di chiusura*.

Esercizio 7: L'autorità richiedente riceve una risposta per ulteriori chiarimenti richiesti.

(L'autorità rispondente ha fornito una risposta ai chiarimenti richiesti).

1. Dal cruscotto, selezionare **Requests** □ **Search Request** □ **RT - Condizioni di stabilimento** e selezionare la richiesta in stato di *Risposta in attesa di chiusura*.
2. Esaminare le schede per la risposta fornita.
3. Se la risposta fornita è soddisfacente, fare clic su **Accetta risposta** e chiudere la richiesta nel sistema. La richiesta è ora spostata nello stato *Chiuso*.

Esercizio 8: L'autorità rispondente non è in grado di rispondere alla richiesta - L'autorità richiedente deve motivare la richiesta/chiudere la richiesta/revocare la richiesta

(L'autorità che ha risposto ha esaminato la richiesta e ha confermato di non poter rispondere alla richiesta. L'autorità richiedente può agire: può ritirare la richiesta o chiedere ulteriori chiarimenti).

1. Dal cruscotto, fare clic su **Requests** □ **Search Request** □ **RT - Condizioni di stabilimento** e selezionare la richiesta in stato di *Risposta in attesa di chiusura*.
2. Esaminare le motivazioni fornite dall'autorità rispondente nella scheda **Richiesta**. In base alla motivazione, scegliere la risposta per corroborare la richiesta o selezionare **Ritira** e chiudere la richiesta.
3. Nel caso in cui si decida di motivare la richiesta, fornire ulteriori dettagli nei campi obbligatori e **Salvare** la richiesta.
4. Fare clic sul pulsante **Richiedi chiarimenti per** inviare la motivazione della richiesta all'autorità che ha risposto. La richiesta è ora in stato di *Richiesta di chiarimenti*.

Scenari aggiuntivi

(Oltre a questi scenari, esistono alcuni scenari standard in IMI la cui documentazione è disponibile sul [sito web di IMI](#))

- **Suddivisione delle richieste** - Se l'autorità rispondente non è in grado di rispondere a tutte le domande, può scegliere di suddividere la richiesta e inviare una o più domande a un'altra autorità o a se stessa per rispondere in un secondo momento. [Presentazione in PowerPoint \(europa.eu\)](#)
- **Inoltro delle richieste** - Se non potete rispondere alla richiesta perché riguarda un'altra autorità del vostro Stato membro, potete inoltrarla all'autorità interessata (nello stesso Stato membro) che è in grado di rispondere alla richiesta. Cliccate su **Inoltra** nella parte superiore della pagina e selezionate l'autorità (all'interno del vostro Stato membro) a cui volete inoltrare la richiesta. Cliccare su **Invia**. La richiesta è stata inoltrata.
- **Riutilizzo** - Se si desidera inviare una richiesta simile a un altro Stato membro/autorità, è possibile utilizzare il pulsante **Riutilizzo per** copiare tutti i dati da una richiesta esistente ed evitare di creare una richiesta da zero. [Presentazione in PowerPoint \(europa.eu\)](#)
- **Stampa nell'IMI** - [Presentazione in PowerPoint \(europa.eu\)](#)
- Traduzione **automatica**: tutti i campi di testo libero di IMI sono dotati di un'opzione di traduzione in una lingua a scelta. Fare clic su accanto al campo di testo libero e selezionare la lingua. [Presentazione di PowerPoint \(europa.eu\)](#)

Allegato 2 - Video di formazione per le autorità su come utilizzare il modulo IMI sullo stabilimento

Si veda il [sito web della DG GROW](#) (per poter vedere il video è necessario richiedere l'accesso alle autorità competenti e agli organi di controllo).

Allegato 3 - Guida per gli agenti di polizia su come verificare la riconsegna del veicolo utilizzando i tabulati del tachigrafo

a) Introduzione

Quando controllano la restituzione del veicolo, gli addetti ai controlli dovrebbero innanzitutto esaminare gli elementi che forniscono un'indicazione precoce di conformità e riducono l'onere per gli operatori in regola. Si può seguire la seguente sequenza:

- a. Come primo passo, chiedete al conducente se sa quando il veicolo è tornato per l'ultima volta alla base dell'operatore e se è in possesso di prove di tale evento. Questo potrebbe far risparmiare tempo agli agenti di polizia e al conducente. Se l'autista dice all'agente di controllo che il ritorno è avvenuto più di 28 giorni fa ma meno di 56 giorni fa, gli agenti di controllo sanno quanti giorni scaricare dal tachigrafo.
- b. Come secondo passo, scaricare/guardare la carta del conducente e l'unità del veicolo: Se il confine dello Stato membro di stabilimento è stato attraversato dallo stesso conducente e dallo stesso veicolo, è sufficiente.
- c. Se non sono disponibili dati di questo tipo, si può discutere con il conducente per vedere quando ha iniziato a guidare questo veicolo, per verificare se è possibile trovare dati relativi all'attraversamento delle frontiere.
- d. Se la prova non è sufficiente, scaricare i dati dell'unità di bordo per un massimo di 56 giorni, per cercare di attraversare il confine dello Stato membro di stabilimento.
- e. In caso di giorni festivi, verificare se l'ultimo giorno coincide con un sabato/domenica o con un giorno festivo ai sensi del regolamento 1182/71. In tal caso, il periodo di 8 settimane scade alle 23:59 del giorno lavorativo successivo (cfr. ulteriori consigli nella nota informativa). In tal caso, il periodo di 8 settimane scade alle 23:59 del giorno lavorativo successivo (si vedano i consigli aggiuntivi nella nota guida).
- f. In caso di sospetto, inserire una richiesta nel sistema IMI per chiedere allo Stato membro di stabilimento di effettuare un controllo nei locali.

b) *Pittogrammi e dati di posizione (Continental)*



Smart Tachograph Version 2

Pictograms and printouts.

Position data.

www.continental.com

Smart Mobility

Smart Tachograph Version 2

Pictograms – Border crossing

Miscellaneous	
Ⓜ	Safety
>	Speed
Ⓢ	Time
Σ	Total / summary
⏸	End of shift
M	Manual entry of activities
F	Border crossing
Ⓜ	Graph
Δ	Difference
↘	User entry
⌚	Please wait
I	Information
R	Remote HMI
📶	Bluetooth

Specific conditions	
OUT	Recording equipment not required

Specific conditions	
⚓	Vehicle located on a ferry or on a train
➤	Load: Passengers
➤	Load: Goods
?	Load: unspecified
➤	Load
⏪	Unload
↕	Load/unload

Qualifiers	
24h	Daily
I	Weekly
II	Two weeks
→	From or to

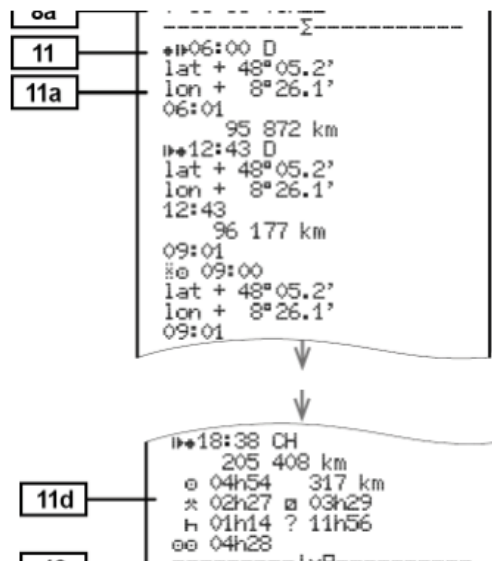
Pictogram combinations	
Miscellaneous	
Ⓜ➤	Control location
Ⓢ➤	Start time

Miscellaneous	
➤Ⓢ	End time
OUT➤	Start "Out of scope": Recording equipment not required
➤OUT	End "Out of scope:"
⚓➤	Start "ferry / train".
➤⚓	End "ferry / train"
Ⓢ⏸	Position after 3 h accumulated driving time
➤⏸	Position "load"
⏪⏸	Position "unload"
↕⏸	"Load" / "unload" with GNSS position
F ⏸	Position border crossing
➤⏸	Location at start of working day (shift start)
⏸➤	Location at end of working day (shift end)
Ⓜ➤	From vehicle
Ⓜ⏸	Printout driver card
Ⓜ⏸	Printout vehicle / DTCO 4.1
Ⓜ↘	Entry vehicle / DTCO 4.1

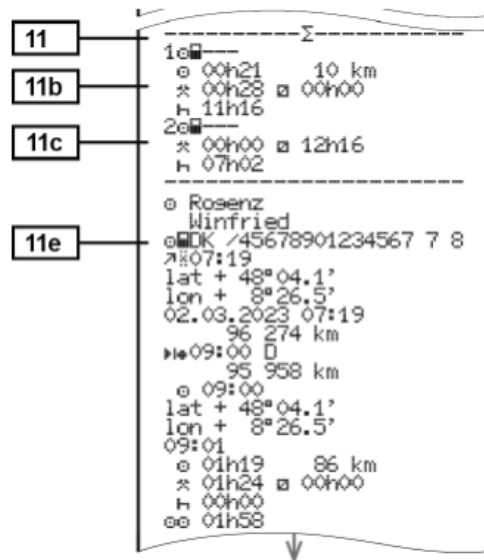
Smart Tachograph Version 2

Printouts – Position data (preliminary)

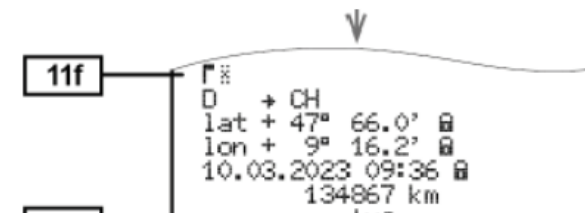
Daily printout of the driver card



Daily printout of the vehicle



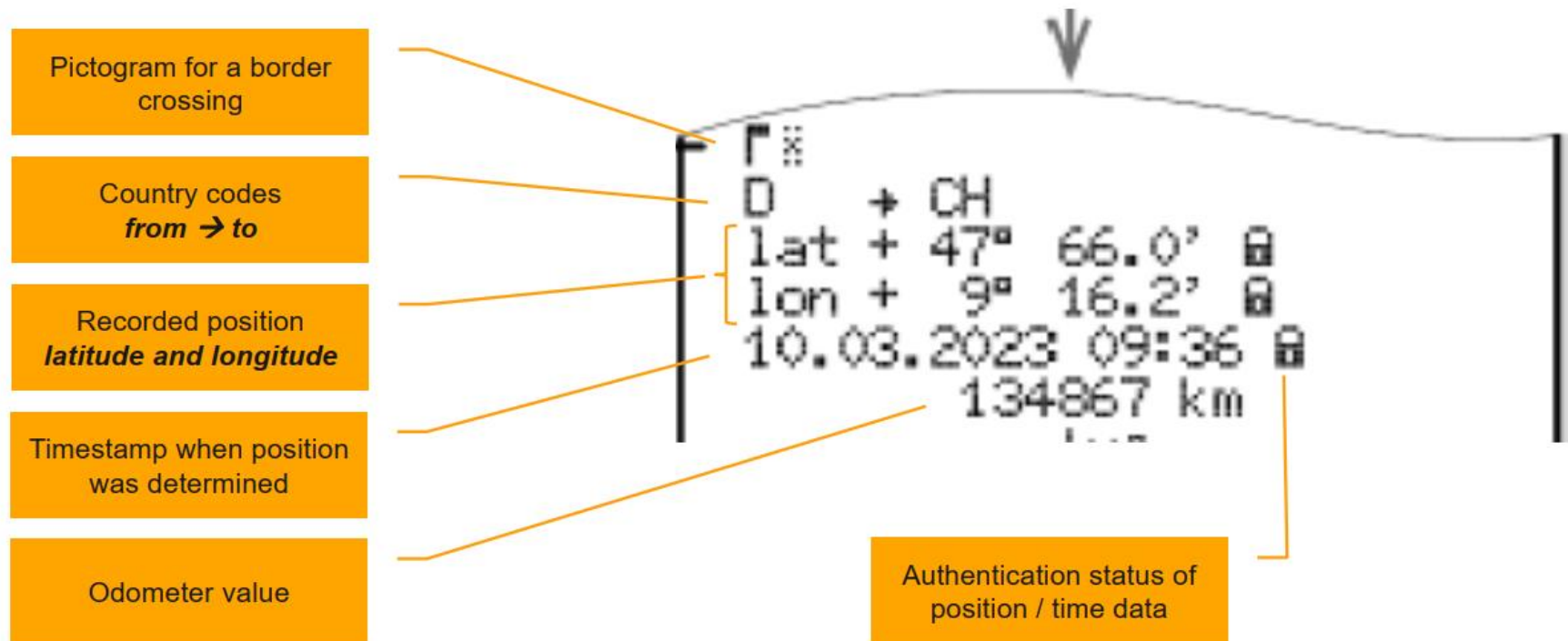
Daily printout of the vehicle and driver cards as from G2V2



Key	Description
11	Daily summary
11a	Entered locations (start, end and vehicle odometer)
11b	Duration "no driver card 1"
11c	Duration "no driver card 2"
11d	Total value of activities, daily
11e	Summary of the activities, chronologically arranged
11f	Position border crossing

Smart Tachograph Version 2

Printouts – Border crossing (preliminary)



c) *Casi d'uso con l'attraversamento di confini terrestri e l'utilizzo di un traghetto (Stoneridge)*

Attività dei conducenti dalle schede Stampa giornaliera

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 29th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Start of working period in Netherlands confirmed at 05:53
6. End working period in Netherlands confirmed at 07:24

1. 29/08/2022 07:27 (UTC)

2. 24h

3. 29/08/2022 622

4. 00:00 05h34
05:34 00h05
05:39 01h32
07:11 00h09
07:20 00h04
07:24 00h01

5. 05:35 NL 22 097 km

6. 07:24 NL 22 235 km

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

Attività dei conducenti dalle schede Stampa giornaliera

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 28th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Start of working period in France confirmed at 14:43
6. Border crossing into Belgium confirmed at 15:19 using Start of working period record
7. Border crossing into Netherlands confirmed at 15:56 using Start of working period record
8. End working period in Netherlands confirmed at 16:46

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

1. 29/08/2022 07:26 (UTC)

2. 24h

3. Musterfrau 7
Krista 7
FIN/11000000102140 0 0
08/10/2036

4. A 5000SE5000
IRL/ETS2022

5. B Stoneridge Electronics
900246T7.5/D1R01

6. T Workshop 68
TWA / 2 0 0 0 0 6 0 0
T 22/03/2022

7. 28/08/2022 661

8. A IRL/ETS2022
21 928 km

h	00:00	14h42
o	14:42	00h01
x	14:43	00h06
o	14:49	00h29
x	15:18	00h03
o	15:21	00h33
h	15:54	00h01
x	15:55	00h02
o	15:57	00h49
h	16:46	07h14

5. 14:43 F 21 930 km

6. 15:19 B 21 974 km

7. 15:56 NL 22 022 km

8. 16:46 NL 22 097 km

o 01h52 169 km
x 00h11 o 00h00
h 21h57 ? 00h00
oo 00h00

!+ 28/08/2022 15:53
!08 00h00
A IRL/ETS2022

!+ 01 28/08/2022 15:53
!08 00h00
FIN/11000000102140 0 0

Attività del conducente dal tabulato giornaliero VU

1. Print is done on the 3rd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 29th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Start of working period in Netherlands confirmed at 05:35
6. End working period in Netherlands confirmed at 07:28

```

1. ▼ 03/09/2022 11:04 (UTC)
2. 24hA▼
-----
e Musterfrau 1033
  Kristina 1033
eWA /12000000010330 0 0
  25/11/2029
-----
A 50005E5000
  IRL/ETS2022
-----
B Stoneridge Electronics
  900246T7.5/01R01
-----
T Workshop 68
TWA / 2 0 0 0 0 6 0 0
  22/03/2022
-----
eWA / 2 0 0 0 0 6 0 0
  19/05/2021 15:30 ▼
-----
3. 29/08/2022
  22 097 = 22 235 km
-----
e
eWFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
A+IRL/ETS2022
  22/06/2022 14:27
-----
4. 21 818 km M
  h 00:00 05h34
  x 05:34 00h05
  e 05:39 01h32
  x 07:11 00h09
  h 07:20 00h04
  22 235 km; 417 km
-----
eWA---
  22 235 km
  h 07:24 00h01
  22 235 km; 0 km
-----
e
eWFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
A+IRL/ETS2022
  29/08/2022 07:24
-----
  22 235 km M
  h 07:25 00h03
  22 235 km; 0 km
-----
eWA---
  22 235 km
  h 07:28 16h32
  22 235 km; 0 km
-----
-2-----
eWA---
  22 097 km
  e 00:00 24h00
  22 235 km; 138 km
-----
1eWA---
  e 00h00 0 km
  x 00h00 @ 00h00
  h 16h33
2eWA---
5. ●>05:35 NL
  22 097 km
  ●>07:11 NL
  22 235 km
  x 00h00 @ 24h00
  h 00h00
-----
6. e
eWFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
  ●>05:35 NL
  22 097 km
  ●>07:11 NL
  22 235 km
  ●>07:24 NL
  21 930 km
  ●>07:28 NL
  21 974 km
  e 01h32 417 km
  x 00h14 @ 00h00
  h 05h41
  e@ 00h00
-----
I x@
I 01 28/08/2022 15:53
  08 00h00
eWFIN/11000000102140 0 0
-----
D# .....
D .....
e .....

```

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

Attività del conducente dal tabulato giornaliero VU

1. Print is done on the 3rd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 28th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Driving off the Ferry
6. Start of working period in France confirmed at 14:43
Also used to confirm a border crossing
7. Border crossing into Belgium confirmed at 15:19 using
Start of working period record
8. Border crossing to Netherlands confirmed at 15:56
using Start of working period record
9. End working period in Netherlands confirmed at 16:46

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

```

1. 03/09/2022 11:03 (UTC)
2. 24h
-----
@ Musterfrau 1033
  Kristina 1033
@A /12000000010330 0 0
  25/11/2029
-----
A 50005E5000
  IRL/ETS2022
-----
B Stoneridge Electronics
  900246T7.5/01R01
-----
T Workshop 68
TQA / 2 0 0 0 0 6 0 0
T 22/03/2022
-----
@A / 2 0 0 0 0 6 0 0
@ 19/05/2021 15:30
-----
28/08/2022
21 928 - 22 097 km
-----
@
@FIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
A+IRL/ETS2022
  22/06/2022 14:27
-----
21 818 km M
H 00:00 14h42
@ 14:42 00h01
x 14:43 00h06
@ 14:49 00h29
x 15:18 00h03
@ 15:21 00h33
H 15:54 00h01
x 15:55 00h49
@ 15:57 00h14
H 16:46 07h14
22 097 km; 279 km
-----
@
21 928 km
@ 00:00 15h54
H 15:54 00h03
@ 15:57 08h03
22 097 km; 169 km
-----
18@---
@ 00h00 0 km
x 00h00 @ 00h00
H 00h00
28@---
@14:43 F
21 930 km
@15:19 B
21 974 km
@15:56 NL
22 022 km
x@16:46 NL
22 097 km
x 00h00 @ 23h57
H 00h03
-----
@
@FIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
@14:43 F
21 930 km
@15:19 B
21 974 km
@15:56 NL
22 022 km
x@16:46 NL
22 097 km
@ 01h52 279 km
x 00h11 @ 00h00
H 21h57
@ 00h00
-----
I+ 01 28/08/2022 15:53
108 00h00
@FIN/11000000102140 0 0
-----
@
@
@

```

- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

Attività del conducente dal tabulato giornaliero VU

1. Print is done on the 3rd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 27th of August 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:32
5. Driving onto the ferry was done at 14:07
6. Specific Condition Ferry was confirmed at 14:09
7. Start of working period in Ireland confirmed at 12:32
8. End working period in Ireland confirmed at 14:11

1.	▼ 03/09/2022 11:03 (UTC)
2.	24h▼

	Ⓞ Musterfrau 1033
	Ⓞ Kristina 1033
	ⓄA /1200000010330 0 0
	25/11/2029

	A 5000SE5000
	IRL/ETS2022

	B Stoneridge Electronics
	900246T7.5/01R01

	↑ Workshop 68
	↑A / 2 0 0 0 0 6 0 0
	↑ 22/03/2022

	ⓄA / 2 0 0 0 0 6 0 0
	Ⓞ 19/05/2021 15:30 ▼

	27/08/2022
3.	21 818 - 21 928 km

	ⓄA ---
	21 818 km
	H 00:00 12h32
	21 818 km; 0 km

	Ⓞ
	ⓄFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
	08/10/2036
	A+IRL/ETS2022
	22/08/2022 14:27

	21 818 km M
4.	H 12:32 00h02
	x 12:34 00h06
	Ⓞ 12:43 00h08
	x 13:51 00h04
	Ⓞ 13:55 00h02
	H 13:57 00h10
	Ⓞ 14:07 00h02
5.	x 14:09 00h06
6.	H 14:15 09h45
	22 928 km; 110 km

	ⓄA ---
	21 818 km
	H 00:00 12h43
	Ⓞ 12:43 11h17
	14:09 ---
	22 928 km; 110 km

	1Ⓞ ---
	Ⓞ 00h00 0 km
	x 00h00 Ⓞ 00h00
	H 12h32
	2Ⓞ ---
	●14:43 IRL
	21 928 km
	x 00h00 Ⓞ 11h17
	H 12h43

	Ⓞ
	ⓄFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
	08/10/2036
7.	●12:32 IRL
	21 818 km
8.	●14:11 IRL
	21 928 km
	Ⓞ 01h12 110 km
	x 00h19 Ⓞ 00h00
	H 09h57
	Ⓞ 00h00
	-----IXA-----
	I+ 01 28/08/2022 15:53
	I08 00h00
	ⓄFIN/11000000102140 0 0

	Ⓞ●
	Ⓞ
	Ⓞ

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

Attività del conducente dalla stampa giornaliera della carta

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 29th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day

Below this line is the Summary block

1. ▼ 29/08/2022 11:00 (UTC)

2. 24h▼

○ Musterfrau 1101
Kristina 1101

○A /12000000011010 0 0
31/05/2031 – GEN 2

A STONERIDGE1234567
IRL/ETS-2021

B Stoneridge Electronics
900653TG01R01
GEN 2

T Workshop 117

T A / 2 0 0 0 0 1 0 0
T 15/06/2022

3. 29/08/2022 76

4. A IRL/ETS-2021
5 979 km
H 00:00 11h00
5 979 km; 0 km

Σ

○ 00h00 0 km

× 00h00 ▣ 00h00

H 12h32 ? 00h00

○○ 00h00

2○▣---

! x▣-----

! xA-----

!# (01) 27/08/2022 12:45

!00 00h01

○A /12000000011010 0 0

▣●

▣

○

Attività del conducente dalla stampa giornaliera della carta

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 28th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day

Below this line is the Summary block

```

1. ▼ 29/08/2022 11:01 (UTC)
2. 24h▼
   ○
   ○ Musterfrau 1101
   ○ Kristina 1101
   ○ A /12000000011010 0 0
   ○ 31/05/2031 - GEN 2
   -----
   A STONERIDGE1234567
   IRL/ETS-2021
   -----
   B Stoneridge Electronics
   900653TG01R01
   GEN 2
   -----
   T Workshop 117
   T A / 2 0 0 0 0 1 0 0
   T 15/06/2022
   -----
3. 28/08/2022 75
   -----
4. A IRL/ETS-2021
   5 979 km
   H 00:00 24h00
   5 979 km; 0 km
   -----
   Σ
   ○ 00h00 0 km
   × 00h00 00h00
   H 24h00 ? 00h00
   ○ 00h00
   20h00
   -----
   ! X
   -----
   ! X
   -----
   ! (01) 27/08/2022 12:45
   ! 00 00h01
   ○ A /12000000011010 0 0
   -----
   ○ .....
   ○ .....
   ○ .....
  
```

Attività del conducente dalla stampa giornaliera della carta

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 27th of August 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:37
5. Start of working period in France confirmed at 12:37
6. Border crossing into Belgium confirmed at 15:16 using Start of working period record
7. Border crossing into Netherlands confirmed at 16:32 using Start of working period record
8. End working period in Netherlands confirmed at 16:49

1. 29/08/2022 11:30 (UTC)

2. 24h

⊙ Musterfrau 1101
Kristina 1101
⊙A /12000000011010 0 0
31/05/2031 - GEN 2

A STONERIDGE1234567
IRL/ETS-2021

B Stoneridge Electronics
900653TG01R01
GEN 2

T Workshop 117
TQA / 2 0 0 0 0 1 0 0
T 15/06/2022

3. 27/08/2022 74

h 00:00 12h37

4. A IRL/ETS-2021
5 617 km
x 12:37 00h09
⊙ 12:46 04h03
h 16:49 07h11
5 979 km; 362 km

5. ●▶12:37 F
5 617 km

6. ●▶15:16 B
5 843 km

7. ●▶16:32 NL
5 956 km

8. ●▶16:49 NL
5 979 km
⊙ 04h03 362 km
x 00h09 ⊙ 00h00
h 19h48 ? 00h00
⊙⊙ 00h00

!+ 29/08/2022 11:04
!08 00h21
A IRL/ETS-2021
!+ 29/08/2022 11:04
!08 (1) 00h21
⊙A /12000000011010 0 0

⊙●
⊙
⊙

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Odometer of the vehicle when this was recorded

Attività del conducente dal tabulato giornaliero VU

1. Print is done on the 2nd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 28th of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day

```

1. ▼ 02/09/2022 07:32 (UTC)
2. 24h▼
-----
⊙ Driver 182
  Test 182
⊙A /12000000001820 0 0
  26/07/2040 - GEN 2
-----
A STONERIDGE1234567
  IRL/ETS-2021
-----
B Stoneridge Electronics
  900653TG01R01
  GEN 2
-----
T Workshop 117
TQA / 2 0 0 0 0 1 0 0
T 15/06/2022
-----
⊙A / 2 0 0 0 0 0 0 0
⊙ 18/07/2022 08:43 ↓
-----
3. 28/08/2022
   5 979 - 5 979 km
-----
1
⊙
⊙A / 2 0 0 0 1 0 0 0
  31/05/2031 - GEN 2
A→IRL/ETS-2021
  20/07/2022 08:34
-----
4. 5 617 km M
   H 00:00 24h00
   5979 km; 362 km
-----
2
⊙A---
  5 979 km
  00:00 24h00
  5 979 km; 0 km
-----
Σ
1⊙A---
⊙ 04h03 0 km
× 00h09 ⊙ 00h00
H 19h48
2⊙A---
× 00h00 ⊙ 24h00
H 00h00
-----
⊙
⊙A / 2 0 0 0 1 0 0 0
⊙ 00h00 362 km
× 00h09 ⊙ 00h00
H 24h00
⊙⊙ 00h00
-----
! xA-----
!± 29/08/2022 11:04
!08 ( 1 ) 00h21
⊙A /120000000011010 0 0
-----
⊙● .....
⊙ .....
⊙ .....

```

Below this line is the Summary block

Attività del conducente dal tabulato giornaliero VU

1. Print is done on the 2nd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 27th of August 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:37
5. Start of working period in France was confirm at 12:37
6. Border crossing into Belgium confirmed at 15:16 using Start of working period record
7. Border crossing to Netherlands confirmed at 16:32 using Start of working period record
8. End working period in Netherlands confirmed at 16:49

```

1. 02/09/2022 07:32 (UTC)
2. 24hA
   Driver 182
   Test 182
   /12000000001820 0 0
   26/07/2040 - GEN 2
   STONERIDGE1234567
   IRL/ETS-2021
   Stoneridge Electronics
   8006531G01R01
   GEN 2
   Workshop 117
   / 2 0 0 0 1 0 0
   15/08/2022
   / 2 0 0 0 0 0 0
   18/07/2022 08:43
3. 27/08/2022
   5 617 - 5 979 km
   5 617 km
   00:00 12h36
   x 12:36 00h01
   5 617 km; 0 km
   / 2 0 0 0 1 0 0
   31/05/2031 - GEN 2
   IRL/ETS-2021
   20/07/2022 08:34
   5 617 km M
   x 12:37 00h09
   12:46 04h03
   16:49 07h11
   5979 km; 362 km
4. 5 617 km
   00:00 24h00
   5 979 km; 0 km
   00h00 0 km
   x 00h01 00h00
   12h36
   00h00 24h00
   00h00
5. 15:16 B
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   15:17
   5 843 km
6. 16:32 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:33
   5 956 km
7. 16:49 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:49
   5 979 km
   x 00h00 24h00
   00h00
   / 2 0 0 0 1 0 0
   12:37 F
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   19:04
8. 15:16 B
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   15:17
   5 956 km
   16:32 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:33
   5 956 km
   16:49 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:49
   5 979 km
   14:39
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   14:39
   5 788 km
   04h03 362 km
   x 00h09 00h00
   07h11
   00h00
   /XA
   29/08/2022 11:04
   08 ( 1) 00h21
   /12000000011010 0 0
   .....
   .....
   .....

```

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Longitude
Latitude
Time of last GNSS position for this record
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period
(UTC-time, Country and Region if applicable)
Longitude
Latitude
Time of last GNSS position for this record
Odometer of the vehicle when this was recorded

Attività del conducente dal tabulato giornaliero VU

1. Print is done on the 2nd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN2 v2 tachograph
3. Data printed are for the 1st of September 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:37
5. Start of working period in Belgium was confirm at 12:37
6. End working period in Netherlands confirmed at 16:49
7. Border crossing from Belgium into Netherlands was automatically recorded at 15:39
8. An unload operation was recorded at 15:55

```

1. 02/09/2022 07:32 (UTC)
    GEN2 v2
2. 24hA
   Driver 182
   Test: 182
   eQA / 1200000001820 0 0
   26/07/2040 - GEN2 v1
   A STONERIDGE1234567
   IRL/ETS-2021
   B Stoneridge Electronics
   900653T01R01
   GEN 2
   T Workshop 117
   TQA / 2 0 0 0 1 0 0
   T 15/06/2022
   eQA / 2 0 0 0 0 0 0
   18/07/2022 08:43 T
3. 01/09/2022
   5 617 - 5 979 km
   eQA / 2 0 0 0 1 0 0
   31/05/2031 - GEN2 v1
   A IRL/ETS-2021
   20/07/2022 08:34
   5 617 km M
4. x 12:37 00h09
   e 12:46 03h00
   x 15:46 00h10
   e 15:56 00h53
   h 16:49 07h11
   5979 km; 362 km
   eQA / 2 0 0 0 1 0 0
   5 617 km
   e 00:00 24h00
   5 979 km; 0 km
5. 10
   e 00h00 0 km
   x 00h01 e 00h00
   h 12h36
6. 20
   x 00h00 e 24h00
   h 00h00
7. 12:37 B
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:15
   5 956 km
8. 16:49 NL
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 16:49
   5 979 km
   x 00h00 e 24h00
   h 00h00
   eQA / 2 0 0 0 1 0 0
   5 617 km
9. 12:37 B
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:15
   5 956 km
10. 16:49 NL
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 16:49
   5 979 km
11. FH
   B -> NL
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:39
   5 968 km
12. 15:55
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:54
   5 972 km
   e 03h53 362 km
   x 00h19 e 00h00
   h 07h11
   ee 00h00
   l+ 29/08/2022 11:04
   !DB C 13 00h21
   eQA / 12000000011010 0 0
   D
   e
  
```

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable)
 Latitude with authentication status
 Longitude with authentication status
 Date and time of last GNSS position for this record
 Odometer of the vehicle when this was recorded

This is an end of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable)
 Latitude with authentication status
 Longitude with authentication status
 Date and time of last GNSS position for this record
 Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a border crossing record
 Leaving Country
 Entering Country
 Latitude with authentication status
 Longitude with authentication status
 Date and time of last GNSS position for this record
 Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a load/unload operation record (in this case unloading)
 Latitude with authentication status
 Longitude with authentication status
 Date and time of last GNSS position for this record
 Odometer of the vehicle when this was recorded

