



Ministero dell'Interno

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

300/A/2438/17/111/20/3 del 24/03/2017

OGGETTO: Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi.

- ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO
LORO SEDI
 - AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO
PER LE PROVINCE AUTONOME TRENTO – BOLZANO
 - ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE
DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA
 - ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
 - AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE LORO SEDI
 - ALLE ZONE POLIZIA DI FRONTIERA LORO SEDI
 - AI COMPARTIMENTI DELLA
POLIZIA FERROVIARIA LORO SEDI
 - AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE
E DELLE COMUNICAZIONI LORO SEDI
- e, per conoscenza,
- AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali
ed il Personale ROMA
 - AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
Dipartimento per l'Amministrazione Penitenziaria ROMA





Ministero dell'Interno

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

- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI

ROMA

- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

ROMA

- AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO

CESENA

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 301 del 27.12.2016, è stato pubblicato il Decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, concernente l'oggetto (*All. 1*).

Tale provvedimento è attuativo del combinato disposto dell'articolo 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006, e dell'articolo 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014, che prevedono la responsabilità delle imprese di trasporto per le infrazioni ai predetti Regolamenti commesse dai loro conducenti, anche se compiute sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo.

Si tratta, di fatto, di una responsabilità oggettiva che ricorre in caso di organizzazione dell'attività dei propri conducenti difforme dalle disposizioni del Regolamento (CEE) n. 3821/85 ⁽¹⁾ e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006, e/o per non aver fornito agli stessi la necessaria formazione, adeguate istruzioni sul funzionamento dei tachigrafi, sia digitali che analogici, ed aver omesso di effettuare i periodici controlli sul loro corretto utilizzo e sul rispetto dei tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo.

L'adesione delle imprese ai contenuti del suddetto Decreto dirigenziale, ossia il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo, potrà

¹ Abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014



Ministero dell'Interno

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

essere valutata dal Prefetto e dal Giudice di Pace in sede di ricorsi, ex articoli 203 e 204-bis del C.d.S., per escludere la responsabilità dell'impresa nella violazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., ferma restando la responsabilità solidale, ex art. 196 C.d.S., per le violazioni contestate al conducente.

Del resto, analogamente, l'adempimento di tali oneri potrà essere valutato dal giudice penale in relazione alla cooperazione colposa nei delitti di lesioni colpose, lesioni personali stradali e omicidio stradale ascrivibili ad incidenti causati, del tutto o in parte, dalla violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006.

La stessa Direzione generale, con circolare n. 2720 R.U. del 13.02.2017, ha dettato le prime disposizioni esplicative ed attuative (All. 2), ipotizzando che il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo da parte delle imprese possa essere valutato anche dall'*Autorità di controllo* quale circostanza esimente della loro responsabilità, ai fini dell'applicazione delle predette sanzioni.

Sul punto, se da un lato non può non prendersi in considerazione il Decreto dirigenziale richiamato all'inizio, attuativo delle norme comunitarie⁽²⁾ secondo le quali gli Stati membri possono subordinare la responsabilità dell'impresa all'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo e tenere conto di ogni prova atta a dimostrare che la stessa non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione, dall'altro occorre tenere conto che la responsabilità dell'impresa, per le infrazioni commesse dai loro conducenti, può essere del tutto esclusa allorché unitamente a tali oneri la stessa impresa abbia organizzato la loro attività in modo che essi possano rispettare le disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006.

In altri termini, non è sufficiente formare, istruire e controllare, occorre anche ben organizzare l'attività dei conducenti.

² Cfr. combinato disposto degli articoli 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006, e 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014.



Ministero dell'Interno

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

Premesso che ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006 non è di per sé indice di organizzazione dell'attività dei conducenti in difformità delle norme e attesa la necessità, alla luce della novella normativa, di attenuare l'afflittività oggi generata dall'automatica contestazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., per ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 commessa da ciascun dipendente dell'impresa, si ritiene che questo difficile punto di equilibrio possa essere trovato nell'individuazione di tutte quelle infrazioni lievi che non presuppongono evidenti carenze organizzative.

Possono ritenersi infrazioni lievi quelle che non rendono manifesta una disfunzione organizzativa, quali sono ad esempio quelle relative al Regolamento (CE) n. 561/2006 definite come infrazioni minori (IM) nell'allegato III del Regolamento (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*All. 3*)³.

Naturalmente, in tali casi la decisione di non contestare all'impresa l'art. 174, comma 14, C.d.S., può essere adottata direttamente dall'organo di polizia stradale qualora si dia prova, nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, anche dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo attraverso i documenti previsti dal Decreto dirigenziale in esame.

In tutti gli altri casi, invece, si procederà alla contestazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., rimettendo la valutazione in ordine alla responsabilità dell'impresa al Prefetto o al Giudice di Pace in sede di ricorso ex articoli 203 e 204-bis, C.d.S.,

³ Giova aggiungere che, poiché assume rilievo anche la frequenza delle infrazioni, non può ritenersi lieve l'infrazione commessa in maniera reiterata e sistematica.



Ministero dell'Interno

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

esprimendo parere favorevole al loro accoglimento ogni qualvolta si dia prova non solo dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo ma anche del fatto che l'infrazione non è imputabile a insufficienze organizzative dell'attività dei conducenti da parte della stessa impresa, rispetto alla quale va valutata positivamente la produzione, nei casi previsti (⁴), di un contratto di trasporto in forma scritta o di istruzioni scritte compatibili con le norme in esame.

* * *

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi o servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE
Segalla

⁴ Cfr. art. 7 Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 12 dicembre 2016

Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi. (Prot. n. 215). (16A08889)

(GU n.301 del 27-12-2016)

IL DIRETTORE GENERALE
per il trasporto stradale e per l'intermodalità

Visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 ed abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;

Visto l'art. 10, comma 3, del predetto regolamento (CE) n. 561/2006 che stabilisce che le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro stato membro o di un Paese terzo;

Visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

Visto l'art. 33, comma 3 del predetto regolamento (UE) n. 165/2014, con il quale si ribadisce che le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni del regolamento stesso commesse dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni, recante il nuovo Codice della strada ed in particolare l'art. 174, comma 14, con il quale si dispone, tra l'altro, che l'impresa che, nell'esecuzione dei trasporti, non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetta alle sanzioni amministrative previste dalla medesima disposizione;

Considerato che gli stati membri possono subordinare tale responsabilità alle infrazioni da parte dell'impresa previste dal primo comma, paragrafo 1, dell'art. 33 del predetto regolamento (UE) n. 165/2014 e dell'art. 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 561/2006;

Considerato altresì che l'art. 10, comma 3 del predetto regolamento (CE) n. 561/2006, secondo alinea, prescrive che stati membri possono tener conto di ogni prova atta a dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa;

Considerato che, fatte salve le altre prescrizioni ivi previste,

tra gli obblighi a carico delle imprese di trasporto previsti dall'art. 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 561/2006 rientra anche quello di fornire ai conducenti le opportune istruzioni per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del regolamento stesso;

Considerato altresì che il regolamento (UE) n. 165/2014 ribadisce l'obbligo per le imprese di trasporto di garantire che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, sia digitali che analogici, ed effettuano controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente;

Considerato che il nuovo Codice della strada ed in particolare l'art. 174, comma 14, prescrive, tra l'altro, che le imprese sono tenute ad osservare le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006 ed attribuisce una responsabilità diretta delle imprese di autotrasporto, prevedendo apposite sanzioni;

Ritenuto che, fermi restando gli obblighi imposti alle imprese dal citato art. 174, comma 14 del nuovo Codice della strada circa la regolare tenuta dei documenti prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006, l'organizzazione di specifici corsi di formazione in materia di corretto utilizzo del tachigrafo da parte delle imprese di trasporto e l'accertata frequenza di tali corsi da parte dei loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione, unitamente all'assolvimento degli oneri di informazione e di controllo posti a carico dell'impresa dal più volte citato regolamento (UE) n. 165/2014, può costituire elemento di valutazione per dimostrare l'esatto adempimento della prescrizione di cui all'art. 174, comma 14 del nuovo Codice della strada;

Ravvisata la necessità di dettare disposizioni uniformi in materia di formazione ed informazione dei conducenti, nonché di controllo sull'attività degli stessi, affinché le imprese possano adempiere agli obblighi imposti dai citati regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;

Ritenuto che l'attività di formazione disciplinata dal presente decreto non costituisce specifica prescrizione normativa di carattere nazionale a carico delle imprese di autotrasporto e pertanto non si configura come obbligatoria;

Ritenuto opportuno procedere all'emanazione di un organico provvedimento in materia di formazione, informazione e controllo sul corretto utilizzo dell'apparecchio tachigrafico, disciplinando gli adempimenti da porre in essere, per quanto di rispettiva competenza, dalle imprese e dai soggetti erogatori dei corsi, nonché le caratteristiche dei docenti delle materie e delle relative procedure d'esame;

Considerato che con nota prot. n. 44940 del 30 novembre 2011 l'ufficio legislativo ha precisato che rientra nella competenza istituzionale del Direttore generale fornire tutte le direttive ed istruzioni necessarie al fine di assicurare chiarezza ed uniformità di applicazione delle disposizioni derivanti da norme comunitarie e/o nazionali;

Decreta:

Art. 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente decreto disciplina i corsi di formazione sul corretto uso dell'apparecchio tachigrafico, analogico o digitale, dei conducenti definiti tali ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006, art. 4, lettera c), che svolgono la propria attività, con o senza vincolo di subordinazione, in favore di imprese di autotrasporto di merci e persone, per conto proprio o per conto di terzi a norma dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

2. Il presente decreto reca altresì disposizioni per assicurare il corretto assolvimento da parte delle imprese degli oneri di istruzione dei conducenti e di controllo sull'attività degli stessi di cui al regolamento (UE) n. 165/2014, art. 33, commi 1 e 3, ed in

particolare in relazione agli obblighi previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006, art. 10, commi 1 e 2,

Art. 2

Durata e programma dei corsi di formazione

1. I corsi di formazione hanno una durata minima di 8 ore; al termine del corso verrà rilasciato ad ogni partecipante il certificato di cui al successivo art. 5, della validità di cinque anni. Decorso tale termine il certificato non è più idoneo a dimostrare l'assolvimento dell'onere formativo di cui al successivo art. 7.

2. I corsi di formazione sono articolati secondo il programma definito nell'allegato 1 al presente decreto.

3. Ciascun corso di formazione può essere destinato ad ospitare un numero massimo di 40 partecipanti.

Art. 3

Soggetti abilitati all'erogazione dei corsi

1. Possono svolgere i corsi di formazione disciplinati dal presente decreto:

a) le autoscuole ed i centri di istruzione automobilistica che abbiano ottenuto il nulla osta ad effettuare i corsi di qualificazione iniziale e periodica per il conseguimento della Carta di qualificazione del conducente (CQC) ai sensi del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, costituiti da consorzi di autoscuole, che svolgono corsi di teoria e di guida per il conseguimento di tutte le patenti; tale condizione può essere soddisfatta dalle autoscuole anche attraverso l'adesione ad un consorzio;

b) gli enti definiti come «soggetti attuatori» dall'art. 3, comma 2 del decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 2009, n. 83;

c) gli enti accreditati allo svolgimento dei corsi di formazione professionale di 150 ore per il trasporto di viaggiatori e di merci per conto di terzi di cui al decreto del Ministro dei trasporti del 16 maggio 1991, n. 198;

d) gli enti accreditati allo svolgimento dei corsi di formazione preliminare di 74 ore riservati alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi con mezzi di massa complessiva superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t di cui al decreto dirigenziale del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 30 luglio 2012, n. 207;

e) le imprese di autotrasporto di merci e di viaggiatori, ivi compresi i consorzi e le cooperative, aventi in organico almeno 35 dipendenti con qualifica di conducente assunti con contratto a tempo indeterminato;

f) imprese sviluppatrici dei software di analisi, gestione e controllo dei tachigrafi che, negli ultimi tre anni, abbiano organizzato ed erogato almeno nove corsi di formazione specifica sull'utilizzo del tachigrafo, su incarico di soggetti pubblici o privati. Il possesso di tale requisito è accertato alla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - Divisione 5, cui tali imprese devono presentare domanda di accreditamento, compilata utilizzando il modello di cui all'allegato 2. L'ufficio, accertato il possesso dei requisiti, provvede a rilasciare l'autorizzazione, valida per lo svolgimento dei corsi su tutto il territorio nazionale.

Art. 4

Docenti autorizzati a svolgere gli interventi formativi

1. I soggetti di cui all'art. 3 sono autorizzati all'erogazione dei corsi a condizione che si avvalgano di docenti muniti delle

necessarie competenze per lo svolgimento dell'intervento formativo ed appositamente abilitati.

2. I docenti devono possedere i seguenti requisiti:

a) soggetti già abilitati all'insegnamento nelle materie correlate ai regolamenti comunitari n. 561/2006 e n. 165/2014 nei corsi per il conseguimento della CQC;

b) soggetti abilitati sia come insegnanti che come istruttori di autoscuola per le patenti superiori;

c) funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in quiescenza, già abilitati come esaminatori nei corsi per il conseguimento delle patenti superiori e della CQC, nonché soggetti che siano già stati individuati come docenti o esperti nei corsi di specializzazione sul tachigrafo con atto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;

d) soggetti, in possesso almeno di diploma di istruzione di secondo grado conseguito a seguito di un corso di studi quinquennale che, negli ultimi tre anni, abbiano svolto docenze in almeno sei corsi di formazione sull'utilizzo del tachigrafo certificati da soggetti pubblici.

3. Ai fini della valutazione delle competenze possedute i soggetti di cui al comma 2, lettera d), devono presentare domanda di accreditamento, compilata utilizzando il modello di cui all'allegato 3, alla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - Divisione 5. L'ufficio, accertato il possesso dei requisiti, provvede a rilasciare l'autorizzazione, valida per lo svolgimento dei corsi su tutto il territorio nazionale.

4. La Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità valuterà l'opportunità di istituire ed organizzare specifici corsi per abilitare docenti autorizzati a svolgere gli interventi formativi disciplinati dal presente decreto.

Art. 5

Criteri per lo svolgimento e per l'organizzazione dei corsi

1. Le imprese di cui all'art. 1 che intendono far partecipare ai corsi disciplinati dal presente decreto il proprio personale così come individuato dal medesimo art. 1, devono comunicare al soggetto abilitato all'erogazione del corso la propria denominazione sociale, completa di numero di iscrizione alla camera di commercio e l'elenco nominativo dei partecipanti con l'indicazione del luogo e della data di nascita.

2. I soggetti di cui al precedente art. 3 che intendono erogare i corsi di formazione disciplinati dal presente decreto sono tenuti a comunicare alla Direzione generale territoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente per territorio, in relazione alla sede del corso, esclusivamente a mezzo posta certificata, almeno tre giorni lavorativi prima dell'inizio del corso, il luogo e le date di svolgimento del corso ed il nominativo dei docenti utilizzando il modello di cui all'allegato 4. La mancata o tardiva comunicazione comporterà l'invalidità del corso.

3. I soggetti erogatori dei corsi di formazione disciplinati dal presente decreto devono acquisire copia del documento di identità dei partecipanti e dei docenti, nonché prendere nota del luogo preciso e delle date di svolgimento del corso, del nome dei docenti, dei partecipanti ed i relativi orari di docenza e frequenza in un apposito registro che deve essere firmato dal soggetto erogatore e dai docenti; tale documentazione deve essere conservata, a cura del medesimo soggetto, per un periodo di almeno tre anni dalla data di ultimazione del corso.

4. Al termine del corso è rilasciato il certificato individuale di partecipazione al corso, conforme al modello individuato nell'allegato 5 che ha validità per un periodo di cinque anni dalla data della sua emissione.

5. Il certificato individuale di partecipazione deve essere redatto in triplice originale: uno per il soggetto che ha erogato il corso, uno per il partecipante ed uno per l'impresa di cui all'art. 1 e deve

essere conservato per almeno tre anni dalla data di ultimazione del corso.

6. I corsi disciplinati dal presente decreto devono svolgersi in locali idonei.

Art. 6

Assolvimento dell'onere formativo

1. Le imprese di cui all'art. 1 che intendono avvalersi della facoltà di somministrazione ai conducenti di cui all'art. 1 dei corsi disciplinati dal presente decreto, assolvono all'onere formativo di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

Art. 7

Assolvimento degli oneri di istruzione e di controllo

1. Ai fini della dimostrazione dell'assolvimento degli oneri di istruzione sull'attività dei conducenti da parte delle imprese di cui al regolamento (UE) n. 165/2014, art. 33, commi 1 e 3, ed in particolare in relazione agli obblighi previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006, art. 10, commi 1 e 2, le imprese stesse forniscono ai conducenti di cui all'art. 1 un documento redatto per iscritto, controfirmato dal conducente, contenente adeguate istruzioni circa le norme di comportamento cui devono attenersi nella guida per garantire il rispetto della normativa sociale in materia di tempi di guida di cui al capo II del regolamento (CE) n. 561/2006 e al buon funzionamento del tachigrafo.

2. Il documento di cui al precedente comma ha validità, soltanto per l'impresa che lo ha rilasciato, per un anno dalla data della firma del conducente.

3. Ai fini della dimostrazione dell'assolvimento degli oneri di controllo, di cui al regolamento (UE) n. 165/2014, art. 33, commi 1 e 3, le imprese garantiscono verifiche periodiche, almeno ogni novanta giorni, sull'attività dei conducenti di cui all'art. 1. Dell'esito di tali controlli deve essere redatto un resoconto scritto, controfirmato dal conducente, che deve essere conservato presso la sede dell'impresa per almeno un anno dalla data della redazione.

Art. 8

Entrata in vigore

1. Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Roma, 12 dicembre 2016

Il direttore generale: Finocchi

Allegato 1

PROGRAMMA CORSI DI FORMAZIONE SUL CORRETTO USO DELL'APPARECCHIO TACHIGRAFICO

1. Evoluzione della normativa dal regolamento (CEE) n. 1463/70 al regolamento (UE) n. 165/2014. Brevi cenni delle normative che hanno regolato e che regolamentano l'uso del tachigrafo e ne disciplinano le caratteristiche costruttive con particolare attenzione ai più recenti regolamenti (CEE) n. 3821/85 e (UE) n. 164/15. Obbligo dell'uso del tachigrafo. Esenzioni.

2. Brevi cenni sul regolamento (CE) n. 561/06. Disciplina dei tempi di guida e di riposo - Esenzioni - Certificazioni - Deroghe.

3. Evoluzione tecnologica: dall'analogico al digitale. Descrizione delle tipologie meccaniche degli strumenti di

registrazione. Avvento del tachigrafo digitale.

4. Uso del tachigrafo analogico. Descrizione dell'apparecchio e del foglio di registrazione (disco) e loro corretto uso.

5. Uso del tachigrafo digitale. Modelli, tipologie e descrizione della struttura dell'impianto del tachigrafo digitale.

6. Le carte tachigrafiche: descrizione dei vari tipi di carte e loro corretto uso.

7. Caratteristiche e funzionalita' del tachigrafo digitale.

8. Lettura ed interpretazione delle stampe e dei pittogrammi del tachigrafo digitale.

9. Attivita' con simulatore di casi reali con strumenti adeguati per la pratica delle competenze acquisite.

10. Responsabilita' amministrativa e penale a carico dei soggetti che circolano o mettono in circolazione veicoli sprovvisti di tachigrafo ovvero con tachigrafo manomesso o non funzionante.

Allegato 2

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 3

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 4

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 5

Parte di provvedimento in formato grafico



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

Alle Direzioni generali territoriali
LORO SEDI

Alla Direzione generale MOT
SEDE

Al Comitato centrale per l'Albo
degli autotrasportatori
SEDE

Al Ministero dell'Interno
Servizio di Polizia Stradale
ROMA

All'Ispettorato nazionale del lavoro
ROMA

Alle Regioni Valle D'Aosta
Friuli Venezia Giulia
Sardegna e Sicilia

Alle Province autonome di
Trento e Bolzano

Alla Confindustria
ROMA

Alle Associazioni di categoria
autotrasporto delle merci
LORO SEDI

Alle Associazioni di categoria
autotrasporto dei viaggiatori
LORO SEDI

Oggetto: Decreto dirigenziale prot. n. 215 del 12 dicembre 2016 recante disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi. Disposizioni esplicative ed attuative.

PREMESSA

La normativa comunitaria di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006, e (UE) n. 165/2014, che dettano norme in materia di tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli nonché sulle caratteristiche e sul corretto uso degli apparecchi tachigrafici stabilisce, tra l'altro, che le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti.

Entrambi i regolamenti, peraltro, temperano tale principio – riconducibile ad una forma di vera e propria responsabilità oggettiva – stabilendo la facoltà per gli stati membri di “subordinare”, e quindi di limitare, la responsabilità oggettivamente attribuita alle imprese per il fatto dei loro dipendenti alle sole fattispecie individuate dai regolamenti (CE) n. 561/2006, articolo 10, commi 1 e 2 e n. 165/2014, articolo 33, primo alinea.

In particolare, l'articolo 10, del regolamento (CE) n. 561/2006, prescrive che tra gli obblighi a carico delle imprese di trasporto rientra anche quello di fornire ai conducenti le opportune istruzioni per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 (ormai abrogato e sostituito dal regolamento (UE) n. 165/2014) e del capo II dello stesso regolamento (CE) n. 561/2006.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

Il regolamento (UE) n. 165/2014, articolo 33 – entrato in vigore il 2 marzo 2016 – nel ribadire la responsabilità delle imprese per le infrazioni dei conducenti, specifica ancor meglio quanto stabilito dal predetto regolamento (CE) n. 561/2006, introducendo l'onere, per le imprese stesse, di garantire che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi e prescrive, inoltre, che le imprese svolgano controlli periodici sul corretto uso del tachigrafo da parte dei propri conducenti.

Fatti quindi salvi i divieti previsti dall' articolo 10, comma 1 del regolamento (CE) n. 561/2006, e precisamente di retribuire i conducenti in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, a scapito della sicurezza stradale incoraggiando l'infrazione del regolamento stesso – che per la loro gravità si ritiene debbano essere sempre punibili con sanzioni in capo alle imprese – le altre fattispecie prese in considerazione dal legislatore europeo si focalizzano sull'adempimento delle prescrizioni in materia di formazione, informazione e controllo dei conducenti di cui ai predetti articoli 33 del Regolamento (UE) n. 165/2014 e dall' articolo 10, commi 2 e 3 del regolamento (CE) n. 561/2006.

Il mancato assolvimento di tali oneri da parte delle imprese comporta, dunque, l'applicazione di sanzioni in capo alle imprese stesse le quali, non sono punite per una responsabilità oggettiva derivante dal fatto dei propri conducenti, ma per una responsabilità propria, derivante dal mancato assolvimento degli oneri di formazione, informazione e controllo.

D'altro canto, è ragionevole ritenere che il principio di responsabilità non possa applicarsi alle imprese che possono dimostrare di aver esattamente adempiuto a tutte le prescrizioni dei citati Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e ciò anche sulla base di quanto disposto dall'articolo 10 comma 3 del predetto regolamento (CE) n. 561/2006, secondo alinea, che stabilisce che gli stati membri possono tener conto di ogni prova atta a dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa.

Poiché il corretto adempimento degli oneri di formazione, informazione e controllo da parte delle imprese può essere valutato in base a quanto prescritto dai Regolamenti comunitari sia dalle Autorità di controllo che dalle Autorità eventualmente adite in sede di ricorso, quale circostanza esimente della responsabilità delle imprese stesse ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 174, comma 14, del codice della strada, emerge l'esigenza di fornire alle imprese e - per quanto di loro rispettiva competenza - alle Autorità procedenti, elementi di valutazione uniformi e standardizzati.

Proprio in quest'ottica è stato emanato il Decreto dirigenziale prot. n. 215 del 12 dicembre 2016 (di seguito semplicemente decreto) che reca disposizioni per la corretta ed uniforme attuazione di quanto previsto dai regolamenti (CE) n. 561/2006, articolo 10, comma 2 e (UE) n. 165/2014, articolo 33, primo alinea, e che prescrive precise regole per l'erogazione dei corsi di formazione che in tal modo vengono certificati e resi uniformi su tutto il territorio nazionale e detta disposizioni circa le corrette modalità di informazione dei conducenti nonché regole e tempistiche certe per l'attività di vigilanza e controllo da parte delle imprese.

E' opportuno sottolineare che il decreto in argomento non introduce adempimenti obbligatori per le imprese, né è obbligatorio l'avviamento alla formazione dei dipendenti delle



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

imprese stesse e la mancata attuazione delle prescrizioni del decreto stesso non costituisce autonomo oggetto di sanzione.

Giova, inoltre, sottolineare che l'ambito di applicazione della disciplina comunitaria in tema di "conducenti" si riferisce non solo all'autotrasporto merci e viaggiatori in conto terzi, ma anche all'attività in conto proprio.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CORSI DI FORMAZIONE SUL BUON FUNZIONAMENTO DEL TACHIGRAFO.

➤ *Destinatari dei corsi di formazione.*

I destinatari dei corsi di formazione sono i conducenti che prestano il loro servizio – a qualsiasi titolo ed in forza di qualsiasi contratto di lavoro, ivi compresi i contratti per prestazioni saltuarie, discontinue, temporanee o "a chiamata" – in favore di imprese che operano utilizzando veicoli assoggettati all'obbligo di installazione del tachigrafo.

In sostanza, mutuando la definizione di conducente dettata dal regolamento (CE) n. 561/2006, è potenziale destinatario dei corsi chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo.

Nel rammentare ancora una volta che non viene introdotto alcun adempimento di carattere obbligatorio, le disposizioni del decreto in commento sono applicabili, per la parte relativa alla partecipazione ed alla frequenza dei corsi, a tutti i soggetti che svolgano attività di guida di veicoli per i quali è previsto l'obbligo di installazione del tachigrafo, ivi compresi coloro che non sono legati all'impresa per la quale svolgono la propria attività da un vincolo di subordinazione (ad esempio i titolari di imprese monoveicolari, i soci dell'impresa, gli associati in partecipazione, i collaboratori familiari ecc.).

Peraltro, è di tutta evidenza, che quanto previsto dall'articolo 7 del decreto, in relazione all'assolvimento da parte delle imprese degli oneri di informazione e controllo, che può costituire oggetto di valutazione da parte delle Autorità competenti ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 174, comma 14, del Codice della Strada, non possa applicarsi a quelle persone fisiche che, pur con mansioni di guida dei veicoli, rivestano nell'ambito dell'impresa posizioni di direzione o comunque di organizzazione dell'attività di impresa.

Invero, tali soggetti, essendo direttamente responsabili della direzione dell'impresa non potranno eccepire il corretto adempimento degli oneri di informazione e controllo da parte dell'impresa da essi stessi gestita per le infrazioni loro contestate in qualità di conducenti.

Giova comunque rammentare che, a parere di questa Amministrazione peraltro condiviso con il Servizio di Polizia Stradale, l'articolo 174, comma 14, non sia di norma applicabile a seguito dell'accertamento di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 commesse dai conducenti che siano anche titolari dell'impresa (ad esempio gli imprenditori monoveicolari ovvero coloro che pur essendo titolari di un'impresa individuale con più veicoli esercitino essi stessi l'attività di conducente).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

Vale, in tali casi, il principio del “ne bis in idem” e cioè che il trasgressore non possa essere giudicato e sanzionato due volte per un'unica infrazione.

➤ *Soggetti erogatori dei corsi.*

I soggetti erogatori sono quelli individuati dall'art. 3 del decreto e sono coloro che gestiscono la parte organizzativa dei corsi raccogliendo le iscrizioni, individuando la sede del corso, curando l'organizzazione dell'aula, fornendo le attrezzature ed il materiale didattico ed individuando il corpo dei docenti.

Possono erogare i corsi gli enti e le imprese individuate nel decreto aventi i requisiti ivi previsti e pertanto:

- tutte le autoscuole, ivi compresi i loro consorzi che svolgono corsi di teoria e guida per il conseguimento delle patenti c.d. superiori (dalla patente C inclusa in poi);
- le autoscuole che abbiano ottenuto il nulla osta ad effettuare i corsi di qualificazione iniziale e periodica per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente (CQC);
- i centri di istruzione automobilistica, costituiti da consorzi di autoscuole, che abbiano ottenuto il nulla osta ad effettuare i corsi di qualificazione iniziale e periodica per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente (CQC);
- gli enti definiti come “soggetti attuatori” dall'art. 3, comma 2 del D.P.R. 29 maggio 2009, n. 83;
- gli enti accreditati allo svolgimento dei corsi di formazione professionale di 150 ore per il trasporto di viaggiatori e di merci per conto di terzi di cui al decreto del Ministro dei trasporti del 16 maggio 1991, n. 198;
- gli enti accreditati allo svolgimento dei corsi di formazione preliminare di 74 ore riservati alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi con mezzi di massa complessiva superiore a 1,5 t. e fino a 3,5t. di cui al Decreto dirigenziale del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 30 Luglio 2012, n. 207;
- le imprese di autotrasporto di merci e di viaggiatori, ivi compresi i consorzi e le cooperative, aventi in organico almeno 35 dipendenti con qualifica di conducente assunti con contratto a tempo indeterminato.

Tali soggetti non necessitano di ulteriori accreditamenti.

Il possesso dei requisiti è dichiarato all'atto della presentazione della dichiarazione di inizio corso (allegato 4 del decreto), nella quale dovrà essere indicata la natura del titolo posseduto barrando la casella corrispondente.

Nel caso in cui il soggetto sia in possesso di più tipologie abilitative, dovrà indicarne solo una.

Ad esempio, nel caso di un'autoscuola abilitata a svolgere corsi di teoria e guida per tutte le patenti, ovvero consorziata di un centro di istruzione automobilistica titolare di nulla osta per lo svolgimento dei corsi CQC e che nel contempo faccia parte della rete dei soggetti accreditati per lo



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

svolgimento dei corsi di formazione professionale per il trasporto di viaggiatori e di merci per conto di terzi direttamente o per il tramite di un terzo soggetto accreditato presso la Divisione 5 della Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità (ad esempio un ente accreditato allo svolgimento dei corsi di formazione professionale di 74 o 150 ore per il trasporto di viaggiatori e di merci per conto di terzi), dovrà indicare una sola condizione abilitante, contrassegnando sull'allegato 4 la casella corrispondente.

Per quanto concerne i corsi erogati direttamente dalle imprese di autotrasporto, si rappresenta quanto segue.

Per tale fattispecie, in base all'articolo 3, lettera e) del decreto, il corpo dei docenti dovrà essere formato esclusivamente da soggetti esterni all'impresa, al consorzio o alla cooperativa che organizza ed eroga il corso di formazione per l'ovvia esigenza di garantire la terzietà dei docenti, ai quali, peraltro, è attribuita la responsabilità diretta del rilascio dell'attestato di frequenza (cfr. art. 5 commi 4 e 5 del decreto).

Pertanto, i docenti impiegati dalle summenzionate imprese che erogano i corsi in autonomia non possono essere soggetti aventi responsabilità di direzione, né dipendenti o collaboratori delle imprese, cooperative e consorzi stessi. Tale circostanza dovrà essere dichiarata a cura dell'impresa organizzatrice a margine della comunicazione di inizio corso.

Sempre in tema di corsi erogati direttamente dalle imprese di autotrasporto di merci o di viaggiatori il decreto dispone che devono risultare in organico almeno 35 dipendenti assunti con qualifica di conducente e con contratto di lavoro a tempo indeterminato.

Sono pertanto abilitate all'erogazione dei corsi solo le imprese che svolgono l'attività di autotrasporto in maniera esclusiva o prevalente rispetto ad altre attività eventualmente esercitate. Restano pertanto escluse le imprese che svolgono l'attività di autotrasporto per conto proprio e quelle la cui attività prevalente non sia l'autotrasporto (ad esempio imprese edili, di igiene ambientale, ecc.).

Per ciò che attiene alla qualifica dei dipendenti, si precisa che i dipendenti stessi devono essere assunti a tempo indeterminato e devono rivestire qualifiche che, compatibilmente con il contratto di lavoro applicato, prevedano tra le mansioni anche quella di conducente/autista di veicoli per i quali è obbligatoria l'installazione del tachigrafo.

Inoltre, in relazione al numero minimo di dipendenti previsto dal decreto, si precisa che tale requisito deve essere posseduto all'atto della presentazione della comunicazione di inizio corso.

Nel caso in cui i soggetti erogatori del corso siano consorzi o cooperative, il numero minimo dei dipendenti, aventi qualifiche appropriate secondo le indicazioni sopra esposte, deve essere riferito al numero complessivamente in carico alle imprese socie del consorzio o della cooperativa.

Al contrario, non rileva ai fini del raggiungimento del numero minimo di dipendenti l'appartenenza di un'impresa ad una holding od a un raggruppamento di imprese comunque denominato. I corsi, pertanto, non potranno essere organizzati da una società controllante anche per le società controllate o partecipate computando il numero complessivo dei dipendenti; trattandosi di soggetti giuridici diversi, ogni singola impresa potrà erogare corsi esclusivamente ai propri



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' - DIV 5

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

dipendenti che devono essere, si ribadisce, titolari di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato ed in numero non inferiore a 35 al momento della comunicazione di inizio corso.

Il numero minimo dei dipendenti è autocertificato dal legale rappresentante mediante dichiarazione a margine della comunicazione di inizio corso.

A tali corsi possono partecipare solo i dipendenti dall'impresa, cooperativa o consorzio che eroga il corso.

Di seguito si riferisce sui corsi erogati da imprese sviluppatrici di software.

A norma dell'art. 3 lettera f) del decreto possono erogare i corsi le imprese sviluppatrici di software di analisi, gestione e controllo dei tachigrafi, di cui detengano legittimamente la proprietà intellettuale, che negli ultimi tre anni, abbiano organizzato ed erogato almeno nove corsi di formazione specifica sull'utilizzo del tachigrafo, su incarico di soggetti pubblici o privati.

L'accertamento del possesso dei requisiti da parte di tali imprese è svolto dalla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - Divisione 5 cui tali imprese devono presentare domanda di accreditamento redatta in bollo e compilata utilizzando il modello di cui all'allegato 2.

La domanda deve essere redatta in forma di dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445, per ciò che riguarda l'indicazione analitica dei corsi svolti ed alla stessa devono essere allegate le copie delle fatture emesse nei confronti dei soggetti che hanno conferito l'incarico.

Ai fini dell'accreditamento, le imprese in questione devono, inoltre, aver elaborato software strutturati in modo completo, sì da ricomprendere tutti e tre i requisiti sopra indicati (analisi, gestione e controllo dei tachigrafi). Non possono, pertanto, essere ritenuti idonei i programmi elaborati esclusivamente per soddisfare parzialmente le tre tipologie sopra definite (ad esempio per il solo scarico dei dati, ovvero per il solo controllo).

Per consentire la valutazione della conformità del software prodotto dall'impresa ai requisiti richiesti dal decreto deve essere trasmessa, a corredo della domanda, idonea documentazione atta a dimostrare sia le funzionalità del software stesso, sia l'effettiva proprietà intellettuale.

L'Ufficio competente, accertato il possesso dei suddetti requisiti, provvede a rilasciare l'autorizzazione, valida per lo svolgimento dei corsi su tutto il territorio nazionale.

Alla domanda deve essere allegata un'ulteriore marca da bollo che sarà apposta sul provvedimento autorizzativo.

Nel caso in cui, esaminata la documentazione, non ricorrano gli estremi per il rilascio dell'autorizzazione, l'Ufficio provvederà, con il provvedimento di diniego, a restituire la marca da bollo inutilizzata.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

➤ **Durata e programma dei corsi di formazione.**

Al fine di garantire una efficace e esauriente attività formativa, viene definita una durata minima dei corsi non inferiore a 8 ore, ferma restando la facoltà dei soggetti erogatori di strutturare il corso su un maggiore numero di ore.

I corsi potranno essere suddivisi in moduli, ognuno di durata non inferiore a 2 ore, ed articolati su una o più giornate.

Il programma dei corsi dovrà essere strutturato in modo da svolgere i contenuti descritti nell'allegato 1 al decreto.

La parte pratica di cui al punto 9 del programma potrà essere svolta avvalendosi di apparecchi tachigrafici veri e propri utilizzati a fini didattici ovvero, in alternativa, di simulatori dell'apparecchio, possibilmente interattivi, resi disponibili anche a mezzo di supporti informatici proiettabili su schermo riproducenti situazioni reali.

➤ **Sede dei corsi di formazione.**

I corsi dovranno tenersi presso la sede individuata dal soggetto erogatore all'atto della comunicazione di inizio corso redatta secondo i criteri di cui all'allegato 4 del decreto.

I locali utilizzati dovranno essere conformi ai requisiti previsti dalle norme urbanistiche, sanitarie e di sicurezza.

➤ **Modalità di presentazione della comunicazione di inizio corso.**

La comunicazione di inizio corso deve essere presentata dal soggetto erogatore in conformità allo schema di cui all'allegato 4 del decreto; deve indirizzata alla Direzione generale territoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti competente in relazione alla sede dei locali dove saranno tenuti i corsi.

Di seguito si fornisce il quadro delle competenze territoriali delle suddette Direzioni:

- DGT per il Nord Ovest – sede a Milano: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia e Liguria.
- DGT per il Nord Est – sede a Venezia: Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Marche
- DGT per il Centro – sede a Roma: Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo e Sardegna.
- DGT per il Sud – sede a Napoli: Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia.

La comunicazione deve essere inviata esclusivamente a mezzo posta certificata almeno tre giorni lavorativi prima dell'inizio del corso pena l'invalidità del corso stesso (ad esempio nel caso in cui l'inizio del corso sia programmato per le giornate di sabato, di domenica o di lunedì, la relativa comunicazione dovrà essere presentata entro le ore 24 del martedì precedente; se il corso ha inizio nelle giornate di martedì, mercoledì, giovedì, la comunicazione dovrà essere effettuata, rispettivamente, entro e non oltre le ore 24 dei giorni di mercoledì, giovedì e venerdì della settimana



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

precedente, per i corsi che iniziano il venerdì la pec sarà inviata entro le ore 24 del lunedì della medesima settimana).

La comunicazione deve essere correttamente ed integralmente compilata pena l'invalidità del corso. Qualora dovessero verificarsi – a causa di circostanze non prevedibili al momento della comunicazione – variazioni di qualsiasi genere (cambiamento della sede, sostituzione di docenti, ecc.), queste dovranno essere debitamente motivate e comunicate nel più breve termine possibile e comunque prima dell'inizio del corso, a mezzo posta elettronica certificata alla Direzione Generale Territoriale cui è stata indirizzata la comunicazione di rito. L'eventuale accertamento di variazioni non preventivamente notificate o nel caso in cui vengano comunque verificate difformità rispetto alle comunicazioni rese renderà il corso non conforme alle prescrizioni del decreto e pertanto gli eventuali attestati rilasciati non potranno essere fatti valere per certificare l'assolvimento degli oneri di istruzione di cui al decreto stesso.

➤ **Docenti autorizzati a svolgere gli interventi formativi.**

Al fine di garantire un'elevata qualità della formazione e una sostanziale uniformità degli interventi formativi con il decreto in commento si è ritenuto di rendere centrale la figura del o dei docenti dei corsi. Nell'impianto del decreto i docenti rappresentano la figura di riferimento. Chiunque sia l'organizzatore dei corsi dovrà necessariamente utilizzare docenti con determinate caratteristiche muniti di abilitazioni professionali e con esperienza specifica nell'ambito della formazione sull'apparecchio tachigrafico e sulla normativa collegata.

Possono dunque svolgere attività di docenza:

a) soggetti abilitati come insegnanti o come istruttori di autoscuola per le patenti superiori;

Gli estremi delle abilitazioni possedute dai docenti dovranno essere indicate all'atto della domanda redatta in conformità dell'allegato 4 al decreto da parte dei soggetti erogatori dei corsi e dovranno essere riportate sull'attestato di frequenza rilasciato a fine corso.

b) soggetti abilitati all'insegnamento nelle materie correlate ai regolamenti comunitari 561/2006 e 165/2014 nei corsi per il conseguimento della CQC.

Possono pertanto rivestire la qualità di docente oltre agli insegnanti di teoria ed agli istruttori di guida di cui al precedente punto anche gli esperti aziendali che hanno svolto docenze nell'ambito di corsi per il conseguimento della CQC autorizzati dalla Direzione Generale Motorizzazione ovvero sulla base del nulla osta rilasciato dalle Direzioni Generali Territoriali. In tal caso occorrerà indicare nelle comunicazioni preventive di inizio corso e, successivamente, all'atto del rilascio degli attestati di frequenza, gli estremi del provvedimento autorizzativo o del nulla osta allo svolgimento dei corsi nell'ambito dei quali sono stati individuati i docenti. Si ritiene opportuno ribadire che, nel caso di corsi organizzati direttamente dalle imprese, i docenti (abilitati all'insegnamento CQC) non possono essere soggetti aventi responsabilità di direzione, né dipendenti o collaboratori delle imprese stesse.

c) funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in quiescenza, già abilitati come esaminatori nei corsi per il conseguimento delle patenti superiori e della CQC, nonché



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

soggetti che siano già stati individuati come docenti o esperti nei corsi di specializzazione sul tachigrafo con atto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;

Per i funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in quiescenza, già abilitati come esaminatori nei corsi per il conseguimento delle patenti superiori dovranno essere indicati gli estremi del provvedimento abilitativo.

Per i funzionari – anche in quiescenza – che aventi idonea qualifica, fossero già abilitati “ope legis” a svolgere l’attività di esaminatore per le patenti superiori sarà sufficiente l’indicazione del numero di matricola come risultante dagli atti e dagli annuari dell’Amministrazione.

Per i soggetti individuati come docenti o esperti nei corsi di specializzazione sul tachigrafo dovranno essere citati gli estremi dei provvedimenti del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale. I soggetti in tal modo individuati sono abilitati a svolgere le docenze nei corsi di cui trattasi pur se sostituiti o non menzionati in provvedimenti successivi.

I soggetti di cui ai punti a), b) e c) non necessitano di nessun ulteriore accreditamento e pertanto non dovranno presentare all’Amministrazione alcuna domanda.

d) soggetti, in possesso almeno di diploma di istruzione di secondo grado conseguito a seguito di un corso di studi quinquennale che, negli ultimi tre anni, abbiano svolto docenze in almeno sei corsi di formazione sull’utilizzo del tachigrafo certificati da soggetti pubblici.

In tale ultimo caso l’autorizzazione viene rilasciata direttamente dalla Direzione generale per il trasporto stradale e per l’intermodalità - Divisione 5 cui va indirizzata la domanda di accreditamento redatta secondo il modello di cui all’allegato 3.

Hanno titolo alla presentazione delle domande esclusivamente i soggetti in possesso, alla data della domanda, di tutti i requisiti di cui alla citata lettera d), le domande parziali o recanti dati non corrispondenti a quanto richiesto saranno respinte.

Si precisa che saranno prese in considerazione esclusivamente le docenze svolte in corsi di formazione sull’utilizzo del tachigrafo “certificati da soggetti pubblici”, intendendosi per tali quei corsi organizzati e svolti da soggetti pubblici per finalità istituzionali e per esigenze formative strettamente correlate ai propri compiti istituzionali.

Così, ad esempio, saranno valutate positivamente le docenze svolte nell’ambito dei corsi di formazione organizzati, svolti e gestiti direttamente dalle Forze dell’Ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, ecc.) ovvero dagli Enti territoriali (Province e Comuni) o da Amministrazioni Centrali dello Stato (Ministero dell’Interno, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero per lo sviluppo economico ecc.) per proprio conto o per il tramite di strutture pubbliche ad essi strumentalmente e strutturalmente collegate o di Enti autonomi di diritto pubblico quali ad esempio le Camere di commercio.

Non saranno prese in considerazione le docenze svolte nell’ambito di corsi autorizzati o semplicemente finanziati, cofinanziati, approvati o patrocinati da questa o da altre pubbliche Amministrazioni o da altri Enti pubblici.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' - DIV 5

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

A titolo meramente esemplificativo e non esaustivo non saranno valutabili e non costituiranno titolo per l'accredito le docenze svolte nell'ambito dei corsi di formazione professionale di 150 ore per il trasporto di viaggiatori e di merci per conto di terzi di cui al decreto del Ministro dei trasporti del 16 maggio 1991, n. 198 o quelle svolte nell'ambito dei corsi finanziati con contributo dei fondi interprofessionali per la formazione continua istituiti con la legge 388/2000 (fondo For.te, Fondimpresa ecc.).

L'accertamento del possesso dei requisiti dei docenti è svolto dalla Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - Divisione 5 cui gli interessati devono presentare domanda di accreditamento redatta in bollo e compilata utilizzando il modello di cui all'allegato 3; nella domanda dovranno essere chiaramente indicati la data di svolgimento di ciascun corso, l'oggetto del corso stesso, l'argomento della docenza e l'Ente pubblico organizzatore e/o erogatore.

Alla domanda dovrà essere allegata un'ulteriore marca da bollo che sarà apposta sul provvedimento autorizzativo.

L'Ufficio competente, esaminata la regolarità formale della domanda e degli atti prodotti a corredo, provvede a rilasciare l'autorizzazione, valida per lo svolgimento dei corsi su tutto il territorio nazionale.

Nel caso in cui, esaminata la documentazione, non ricorrano gli estremi per il rilascio dell'autorizzazione, l'Ufficio provvederà a restituire la marca da bollo in allegato al provvedimento di diniego.

➤ **Criteri per lo svolgimento e per l'organizzazione dei corsi.**

Le imprese che intendono far partecipare ai corsi disciplinati dal presente decreto il proprio personale comunicano al soggetto erogatore del corso la propria denominazione sociale, completa di numero di iscrizione alla Camera di commercio e l'elenco nominativo dei partecipanti con l'indicazione del luogo e della data di nascita.

I soggetti erogatori devono acquisire copia del documento di identità dei partecipanti e dei docenti e tenere un registro del corso.

Il registro sarà composto di quattro sezioni:

I sezione - Informazioni generali.

Questa sezione, compilata a cura del soggetto erogatore, dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:

1. denominazione o ragione sociale del soggetto erogatore del corso, indirizzo, codice fiscale o partita IVA;
2. indicazione del luogo preciso e delle date di svolgimento del corso; indicazione delle generalità dei docenti (nome e cognome, luogo e data di nascita, codice fiscale o partita IVA);
3. indicazione degli orari nei quali si svolge il corso.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

II sezione - registro di iscrizione

La seconda sezione conterrà i dati relativi agli iscritti al corso che dovranno essere registrati in ordine alfabetico con caratteri di stampa o comunque leggibili e conterrà i seguenti dati: Cognome, Nome, codice fiscale ed estremi del documento di identità e relativa fotocopia.

III sezione – registro di presenza e frequenza

Tale sezione conterrà i dati relativi alla presenza dei partecipanti ed agli orari delle lezioni e dovranno essere riportati i soli nominativi degli iscritti al corso di cui alla sezione precedente secondo il medesimo ordine alfabetico e sempre con caratteri di stampa o comunque leggibili. Gli iscritti effettivamente presenti firmeranno negli spazi predisposti accanto ai nominativi.

Dovrà altresì essere indicato l'orario di inizio e l'orario di fine delle lezioni ed i partecipanti saranno tenuti a firmare sia all'inizio che alla fine delle lezioni. Qualora il corso sia articolato su più giornate dovranno essere predisposti ulteriori fogli di registrazione delle presenze, uno per ogni giornata di corso.

Qualora i docenti siano più di uno in questa sezione saranno indicate le materie, i moduli e le ore svolte da ogni singolo docente.

Il docente, che dovrà apporre la propria firma a conferma della correttezza dei dati sopra indicati, sarà altresì tenuto a verificare l'effettiva presenza degli iscritti mediante appello all'inizio ed alla fine del modulo da egli svolto, e sarà responsabile dell'accertamento delle presenze in concorso con il soggetto erogatore del corso.

IV sezione – registro dei certificati individuali di partecipazione al corso (attestati).

In quest'ultima sezione dovrà essere indicato il nominativo dei partecipanti cui è stato rilasciato l'attestato, il numero complessivo degli attestati rilasciati ed il nominativo e gli estremi dell'abilitazione/autorizzazione del docente o dei docenti che li hanno rilasciati.

Si rammenta che, a norma del decreto, tutta la documentazione relativa al corso deve essere conservata, a cura del soggetto erogatore, per un periodo di almeno tre anni dalla data di ultimazione del corso.

Data la brevità della durata del corso non sono ammesse assenze. La mancata presenza di un partecipante, anche se relativa a un solo modulo ovvero ad una sola frazione oraria del modulo, comporta l'impossibilità del rilascio dell'attestato.

➤ Certificato individuale di partecipazione al corso.

Al termine del corso è rilasciato il certificato individuale di partecipazione al corso, conforme al modello individuato nell'allegato 5 che ha validità per un periodo di cinque anni dalla data della sua emissione.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

Il certificato, che può essere redatto anche su carta intestata del soggetto erogatore, deve essere rilasciato in triplice originale: uno per il soggetto che ha erogato il corso, uno per il partecipante ed uno per l'impresa che ha avviato il partecipante stesso al corso di formazione.

Il certificato individuale resta valido fino alla sua data di scadenza anche nel caso in cui cessi il rapporto di lavoro o di collaborazione comunque prestata in favore dell'impresa che ha avviato il partecipante al corso di formazione prima del quinquennio di validità del certificato individuale e il nuovo datore di lavoro, che avrà cura di acquisire copia del certificato, non sarà tenuto ad avviare a formazione - limitatamente per le finalità del decreto in commento - i soggetti titolari di certificato individuale in corso di validità.

Il lavoratore - che resterà comunque in possesso di un originale avente validità quinquennale - potrà richiedere una copia del certificato originale in possesso dell'impresa che dovrà essere validata, sul retro, con timbro e firma del titolare dell'impresa o di un suo rappresentante e data del rilascio della copia.

La copia del certificato, in tal modo validata, potrà quindi essere acquisita agli atti dell'impresa presso la quale il lavoratore presterà la sua opera successivamente, la quale a sua volta - in caso di nuova interruzione del rapporto di lavoro - potrà validare il documento con le medesime modalità per l'eventuale presentazione dello stesso presso altra impresa.

In caso di smarrimento o di deterioramento del certificato del partecipante al corso - entro il periodo di vigenza del certificato stesso - il lavoratore potrà richiederne gratuitamente copia ai soggetti presso i quali sono depositati gli altri originali (soggetti erogatori o impresa che ha avviato al corso), previa denuncia di smarrimento o deterioramento. In tal caso, sul fronte della copia del certificato dovrà essere indicata la dicitura "COPIA", la data di rilascio, nonché il timbro e la firma del soggetto che la ha rilasciato.

Il certificato è sottoscritto dal docente che dovrà indicare il proprio nominativo che potrà essere riportato a mezzo apposizione di un timbro, ovvero con caratteri di stampa o anche manualmente a condizione che le iscrizioni siano a carattere stampatello maiuscolo e comunque chiaramente ed agevolmente leggibili.

Il docente dovrà altresì indicare gli estremi del titolo in base al quale è legittimato a svolgere attività di docenza che, si rammenta, può essere rappresentato dall'autorizzazione o abilitazione, ovvero altri titoli, così come sopra dettagliatamente descritto.

In caso di pluralità di docenti, il certificato potrà essere sottoscritto da uno o da tutti i docenti; nel caso in cui venga sottoscritto da un solo docente questi, che sarà di norma il docente che svolge l'ultimo modulo, dovrà indicare i nominativi e gli estremi autorizzativi degli altri docenti.

Come già sopra evidenziato, si rammenta ancora una volta che i docenti sono responsabili, in concorso con i soggetti erogatori, della regolarità dello svolgimento del corso e, in particolare, sono tenuti sempre in concorso con i soggetti erogatori alla verifica delle presenze dei destinatari dell'intervento formativo. Ogni docente è responsabile della verifica delle presenze per i moduli formativi da egli stesso svolti.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

➤ **Comunicazione di fine corso.**

I soggetti erogatori sono tenuti a comunicare i seguenti dati relativi al corso:

1. luogo e date di svolgimento del corso;
2. durata del corso;
3. numero e nominativo dei docenti;
4. elenco nominativo dei partecipanti ai quali sono stati rilasciati attestati.

I nominativi, per omogeneità, dovranno essere comunicati nel seguente formato: codice fiscale/Cognome/Nome/data di rilascio dell'attestato.

La comunicazione dovrà essere inviata entro 30 giorni dalla fine del corso esclusivamente a mezzo posta certificata alle medesime Direzioni generali territoriali destinatarie della comunicazione di inizio corso.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ASSOLVIMENTO DEGLI ONERI DI ISTRUZIONE

L'articolo 7 del decreto detta disposizioni circa le modalità con le quali devono essere impartite, da parte delle imprese, le istruzioni ai conducenti a norma del regolamento (UE) n. 165/2014, art. 33, comma 1.

Tali istruzioni non rappresentano le indicazioni che di norma vengono fornite tramite ordini generali di servizio o verbalmente dai soggetti responsabili della direzione dell'attività in merito agli obblighi lavorativi e contrattuali dei conducenti; né sono quelle che fanno riferimento alle modalità di svolgimento della specifica prestazione o dell'attività di trasporto in generale.

Si tratta invece delle istruzioni che con espresso riferimento a quanto disposto dai regolamenti (UE) n. 165/2014, articolo 33, comma 1 e dal regolamento (CE) 561/2006, articolo 10, commi 1 e 2, assolvono all'obbligo di impartire ai conducenti le indicazioni necessarie per assicurare il pieno rispetto dei precetti regolamentari.

Ferma restando la facoltà delle imprese di impartire tali istruzioni anche in forma verbale, il decreto prevede – a fini esclusivamente probatori in caso di verifiche, accertamenti o contestazioni alle imprese da parte dei soggetti deputati al controllo - l'utilizzazione della forma scritta e la validità annuale del documento che deve essere controfirmato dal conducente.

Pertanto, ai fini della prova del corretto assolvimento da parte delle imprese degli obblighi di informazione, le imprese stesse forniscono ai conducenti un documento nel quale siano sommariamente contenute le norme di comportamento cui devono attenersi per garantire il rispetto della normativa sociale in materia di tempi di guida e di riposo e circa il corretto uso del tachigrafo.

Il documento, redatto per iscritto e controfirmato dal conducente, è in forma libera e i contenuti dello stesso dovranno essere conformi alle prescrizioni dei regolamenti comunitari sopra indicati nonché alle norme in materia del Codice della strada e potranno costituire oggetto di



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

valutazione da parte degli organi di controllo e, in sede di eventuale contenzioso, da parte delle autorità adite.

Il documento di cui trattasi ha validità, soltanto per l'impresa che lo ha rilasciato e per un anno dalla data della firma del conducente.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ASSOLVIMENTO DEGLI ONERI DI CONTROLLO

Entrambi i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 prescrivono, infine, l'obbligo per le imprese di effettuare controlli periodici sull'attività dei conducenti, ma tali procedure di verifica non sono attualmente disciplinate secondo standard oggettivamente valutabili.

Il decreto ha pertanto stabilito, sempre a fini probatori, una procedura di verifica standard che avviene contestualmente al cosiddetto "scarico" dei dati delle memorie di massa dei tachigrafi da parte delle imprese che, come è noto, deve avvenire al massimo ogni novanta giorni.

La verifica consiste in un'analisi approfondita dell'attività del conducente nell'arco temporale preso in considerazione e, a seguito di tale analisi, viene redatto un resoconto scritto controfirmato dal conducente, che deve essere conservato presso la sede dell'impresa per almeno un anno dalla data della redazione.

Il resoconto è in forma libera e potrà anche sinteticamente dar conto della regolarità delle risultanze tachigrafiche; qualora invece, nell'arco del periodo di tempo preso in considerazione, emergessero irregolarità o scostamenti rispetto alla legittima attività di guida, tali scostamenti dovranno essere rilevati nel resoconto scritto nel quale saranno altresì indicati i provvedimenti eventualmente adottati.

INDICAZIONI FINALI.

Come premesso, il Decreto dirigenziale prot. n. 215 del 12 dicembre 2016 è stato emanato al fine di prescrivere precise regole per l'erogazione dei corsi di formazione che in tal modo vengono certificati e resi uniformi su tutto il territorio nazionale e per dettare disposizioni circa le corrette modalità di informazione dei conducenti nonché regole e tempistiche certe per l'attività di vigilanza e controllo da parte delle imprese.

Si è anche precisato che il corretto adempimento di tali oneri può essere valutato, in base a quanto prescritto dai regolamenti comunitari, quale circostanza esimente della responsabilità delle imprese stesse ai fini dell'applicazione delle sanzioni del codice della strada.

E' opportuno evidenziare che deve in ogni caso essere soddisfatto il principio generale delineato dal regolamento (CE) n. 561/2006, art. 10 comma 2, in base al quale le imprese di trasporto sono tenute ad organizzare l'attività dei propri conducenti in modo che essi possano rispettare le disposizioni in materia di tempi di guida e sul corretto uso del tachigrafo.

Ferma quindi restando la piena discrezionalità di valutazione riservata alle Autorità di controllo, si ritiene opportuno, al fine di facilitare e di velocizzare le operazioni di controllo su



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5**

Prot. 2720 R.U.

Roma, 13 febbraio 2017

* * *

strada, che i documenti previsti dal decreto e comprovanti il rispetto delle prescrizioni dei Regolamenti CE 561/06 e UE 165/14, si trovino a bordo del veicolo, in modo che il conducente possa essere in grado di esibire direttamente al momento del controllo sia il proprio certificato di frequenza che i documenti comprovanti l'assolvimento degli oneri di istruzione informazione e controllo.

Sono inoltre pervenuti, presso questa Direzione Generale, diversi quesiti in merito alla eventuale "validità" dei corsi svolti prima dell'entrata in vigore del decreto in argomento.

Al riguardo, nel ribadire che le prescrizioni del più volte citato decreto non introducono adempimenti di carattere obbligatorio per le imprese e ferme restando in materia le valutazioni discrezionali sia delle Autorità di controllo che delle Autorità amministrative o giudiziarie eventualmente adite in sede di ricorso, si precisa che non potranno essere ritenuti conformi alle prescrizioni del decreto i corsi svolti prima dell'emanazione del decreto stesso - pur se sostanzialmente in linea con le prescrizioni dei Regolamenti CE 561/06 e UE 165/14 - in quanto ovviamente organizzati ed erogati in difformità delle procedure e delle garanzie previste dal decreto e dalla presente circolare e in carenza dei requisiti prescritti. In particolare, non potrà essere riconosciuta la validità quinquennale per gli attestati eventualmente rilasciati al termine dei corsi erogati.

Sono comunque considerati conformi alle prescrizioni del decreto i corsi organizzati antecedentemente all'emanazione della presente circolare ma successivamente all'emanazione del decreto, purché siano state integralmente rispettate le condizioni e le modalità di erogazione dei corsi definite dal decreto.

Da ultimo, si rende noto che sarà tempestivamente svolto un monitoraggio dei corsi attivati, al fine di valutare nell'arco di 90 giorni l'esigenza di avviare i corsi di abilitazione per lo svolgimento dell'attività di docenza previsti dall'articolo 4 comma 4 del decreto.

Si prega il Servizio di Polizia Stradale di voler assicurare la diffusione della presente alle altre Forze di Polizia ed alle Prefetture, affinché ne sia curata anche la diramazione alle Polizie locali.

La presente circolare è resa disponibile sul sito internet di questa Amministrazione.

**IL DIRETTORE GENERALE
(Dr. Enrico Finocchi)**

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2016/403 DELLA COMMISSIONE

del 18 marzo 2016

che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 2,

vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione è tenuta, a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009, a stilare un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione che, oltre a quelli di cui all'allegato IV del medesimo regolamento, possono comportare la perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporti su strada o del gestore dei trasporti.
- (2) A tal fine, la Commissione dovrebbe definire il livello di gravità delle infrazioni con riferimento al rischio per la vita o di lesioni gravi che esse comportano e indicare la frequenza del ripetersi dell'evento oltre la quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi.
- (3) L'elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi da stabilire dovrebbe contenere le violazioni delle norme dell'Unione relative alle aree indicate all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009.
- (4) È necessario che gli Stati membri tengano conto delle informazioni su tali infrazioni, nel fissare le priorità per i controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a maggior rischio, come previsto dall'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009.
- (5) I provvedimenti da adottare sono necessari per assicurare trasparenza, correttezza e certezza giuridica nell'ambito della valutazione della gravità delle infrazioni e delle loro implicazioni per l'onorabilità del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporti.
- (6) Tuttavia, spetta alle autorità competenti dello Stato membro attuare una procedura amministrativa nazionale complessiva per stabilire se la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta proporzionata nei singoli casi. Tale procedura d'esame nazionale dovrebbe includere, se del caso, un controllo effettuato nei locali dell'impresa in questione. Nel valutare l'onorabilità è necessario che gli Stati membri prendano in considerazione il comportamento dell'impresa, dei suoi responsabili e di qualsiasi altro soggetto interessato.

⁽¹⁾ GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51.

⁽²⁾ GUL 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

- (7) La classificazione armonizzata di infrazioni gravi dovrebbe fornire la base per estendere il sistema di classificazione del rischio, istituito a livello nazionale da ogni Stato membro a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE, al fine di coprire tutte le infrazioni gravi dell'Unione in materia di trasporto stradale, indicate all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009, che possono pregiudicare l'onorabilità del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporti.
- (8) L'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009 prevede inoltre che gli Stati membri inseriscano le suddette infrazioni gravi nel registro nazionale elettronico delle imprese di trasporto su strada entro il 1° gennaio 2016. La classificazione armonizzata di infrazioni costituisce pertanto un importante passo in avanti per garantire una concorrenza più equa tra imprese, un'applicazione più armonizzata e un funzionamento efficiente del Registro europeo delle imprese di trasporto su strada previsto dal sistema di scambio di informazioni.
- (9) Nell'interesse della trasparenza e della concorrenza leale è opportuno stabilire un metodo comune di calcolo della frequenza oltre la quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi da parte dell'autorità competente dello Stato membro di stabilimento. Tali infrazioni ripetute possono portare all'avvio della procedura amministrativa nazionale, che, a discrezione dell'autorità competente, può risultare nella perdita dell'onorabilità di un operatore dei trasporti.
- (10) Di norma, la frequenza deve essere stabilita tenendo conto della gravità dell'infrazione, della durata e del numero medio dei conducenti. Essa deve essere considerata la soglia massima, pur lasciando agli Stati membri la possibilità di applicare soglie inferiori, come prevede la procedura amministrativa nazionale ai fini della valutazione dell'onorabilità.
- (11) Ai fini della coerenza e trasparenza sotto il profilo giuridico è inoltre necessario modificare l'allegato III della direttiva 2006/22/CE modificando il livello di gravità di talune infrazioni ivi indicate in conformità all'elenco di infrazioni più gravi che figura nell'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009.
- (12) L'elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi è stato stabilito di concerto con gli Stati membri e le parti interessate a livello di Unione, laddove la valutazione del livello di gravità si è basata sulle migliori pratiche e sull'esperienza maturata nell'applicazione delle pertinenti disposizioni legislative negli Stati membri. Le infrazioni più gravi di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009 hanno costituito la soglia massima di riferimento per la valutazione del livello di gravità di altre infrazioni rilevanti.
- (13) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per i trasporti su strada istituito ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio ⁽¹⁾.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Il presente regolamento stabilisce un elenco comune di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi alla normativa dell'Unione in materia di trasporto commerciale su strada, come stabilito all'allegato I del presente regolamento, che, oltre a quelle di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, possono comportare la perdita dell'onorabilità di un trasportatore su strada.
2. Il presente regolamento prevede la frequenza massima del ripetersi dell'evento oltre la quale infrazioni gravi ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di conducenti adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti, come stabilito nell'allegato II.
3. Gli Stati membri tengono conto delle informazioni sulle infrazioni gravi di cui ai paragrafi 1 e 2 nell'attuazione della procedura amministrativa nazionale per la valutazione dell'onorabilità.

Articolo 2

L'allegato III della direttiva 2006/22/CE è modificato in conformità all'allegato III del presente regolamento.

⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).

Articolo 3

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2017.

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

Fatto a Bruxelles, il 18 marzo 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

Classificazione di infrazioni gravi

(Previste all'articolo 1)

La seguente tabella contiene le categorie e i tipi di infrazioni gravi alle norme dell'Unione nel trasporto commerciale su strada, suddivise in tre categorie di gravità in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi.

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

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ ⁽¹⁾		
			IPG	IMG	IG
Equipaggio					
1.	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X
Periodi di guida					
2.	Articolo 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	10 h ≤ ... < 11 h		X
3.			11 h ≤ ...		X
4.		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	13h30 ≤ ... e senza interruzione/riposo	X	
5.		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	11 h ≤ ... < 12 h		X
6.			12 h ≤ ...		X
7.		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	15 h ≤ ... e senza interruzione/riposo	X	
8.		Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	60 h ≤ ... < 65 h	
9.	65 h ≤ ... < 70				X
10.	Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale		70 h ≤ ...	X	
11.	Articolo 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	100 h ≤ ... < 105 h		X
12.			105 h ≤ ... < 112h30		X
13.		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 ≤ ...	X	

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GUL 102 dell'11.4.2006, pag. 1)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)			
			IPG	IMG	IG	
Interruzioni						
14.	Articolo 7	Superamento di un periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	$5 \text{ h} \leq \dots < 6 \text{ h}$			X
15.			$6 \text{ h} \leq \dots$		X	
Periodi di riposo						
16.	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	$8\text{h}30 \leq \dots < 10 \text{ h}$			X
17.			$\dots < 8\text{h}30$		X	
18.		Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$			X
19.			$\dots < 7 \text{ h}$		X	
20.		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	$3 \text{ h} + [7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}]$			X
21.			$3 \text{ h} + [\dots < 7 \text{ h}]$		X	
22.	Articolo 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multipresenza	$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$			X
23.			$\dots < 7 \text{ h}$		X	
24.	Articolo 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	$20 \text{ h} \leq \dots < 22 \text{ h}$			X
25.			$\dots < 20 \text{ h}$		X	
26.		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	$36 \text{ h} \leq \dots < 42 \text{ h}$			X
27.	$\dots < 36 \text{ h}$			X		
28.	Articolo 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare	$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X
			$12 \text{ h} \leq \dots$		X	
Deroga alla regola dei 12 giorni						
29.	Articolo 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare	$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X
			$12 \text{ h} \leq \dots$		X	
30.	Articolo 8, paragrafo 6 bis lettera b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	$65 \text{ h} < \dots \leq 67 \text{ h}$			X
			$\dots \leq 65 \text{ h}$		X	

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE		LIVELLO DI GRAVITÀ ⁽¹⁾		
				IPG	IMG	IG
31.	Articolo 8, paragrafo 6 bis lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se vi siano più conducenti a bordo del veicolo	3 h < ... < 4,5 h			X
			4,5 h ≤ ...		X	

Organizzazione del lavoro

32.	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario e distanza percorsa o volume delle merci trasportate		X	
33.	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione dell'attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa		X	

⁽¹⁾ IPG = Infrazione più grave/IMG = Infrazione molto grave/IG = Infrazione grave.

2. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ (Tachigrafo)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Installazione di un tachigrafo					
1.	Articolo 3, paragrafo 1 e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato (p. es: installazione del tachigrafo non effettuata da installatori, officine o costruttori di veicoli autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri, utilizzo di un tachigrafo sprovvisto di sigillo applicato o sostituito da installatori, officine o costruttori di veicoli autorizzati ovvero utilizzo di un tachigrafo sprovvisto di targhetta di installazione)	X		

Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione

2.	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X	
3.	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X	
4.		Guida con una carta del conducente falsificata (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
5.		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
6.		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
7.	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente)		X	

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1).

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
8.	Articolo 32, paragrafo 1 e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio (<i>per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.</i>)		X	
9.	Articolo 32, paragrafo 3	Utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X		
10.		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X		
11.	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X	
12.		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X	
13.	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto dei fogli di registrazione/della carta del conducente		X	
14.		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X	
15.		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato, con perdita di dati		X	
16.	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	
17.	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	
18.	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X
19.	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X	

Presentazione dei documenti

20.	Articolo 36	Rifiuto al controllo		X	
21.	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni del giorno in corso e dei 28 giorni precedenti		X	
22.		Non in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	
23.	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti		X	
24.	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Malfunzionamento					
25.	Articolo 37, paragrafo 1 e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X	
26.	Articolo 37, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai periodi di tempo che non vengono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo		X	

3. Gruppi di infrazioni alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ (Norme sull'orario di lavoro)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	
Durata massima settimanale della prestazione di lavoro						
1.	Articolo 4	Superamento della durata massima settimanale della prestazione di lavoro fissata a 48 ore se è già stata sfruttata la possibilità di estenderla a 60 ore	56 h ≤ ... < 60 h			X
2.			60 h ≤ ...		X	
3.		Superamento della durata massima settimanale della prestazione di lavoro fissata a 60 ore se non è stata concessa alcuna deroga a norma dell'articolo 8	65 ≤ ... < 70 h			X
4.			70 h ≤ ...		X	
Interruzioni						
5.	Articolo 5, paragrafo 1	Riposo intermedio insufficiente per un periodo di lavoro compreso fra sei e nove ore	10 < ... ≤ 20 min			X
6.			... ≤ 10 min		X	
7.		Riposo intermedio insufficiente per un periodo di lavoro superiore a nove ore	20 < ... ≤ 30 min			X
8.			... ≤ 20 min		X	
Lavoro notturno						
9.	Articolo 7, paragrafo 1	Orario di lavoro giornaliero per ciascun periodo di 24 ore qualora sia svolto lavoro notturno in assenza di deroga concessa ai sensi dell'articolo 8	11 h ≤ ... < 13 h			X
10.			13 h ≤ ...		X	
Registri						
11.	Articolo 9	Falsificazione dei dati riguardanti gli orari di lavoro o rifiuto di fornire i registri agli ispettori da parte dei datori di lavoro		X		
12.		Falsificazione di registri o rifiuto di fornire i registri agli ispettori da parte di conducenti dipendenti/autonomi		X		

⁽¹⁾ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

4. Gruppi di infrazioni alla direttiva 96/53/CE del Consiglio ⁽¹⁾ (Norme su peso e dimensioni)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	
Pesi						
1.	Articolo 1	Superamento del peso massimo autorizzato per i veicoli della categoria N3	5 % ≤ ... < 10 %			X
2.			10 % ≤ ... < 20 %		X	
3.			20 % ≤ ...	X		
4.		Superamento del peso massimo autorizzato per i veicoli della categoria N2	5 % ≤ ... < 15 %			X
5.			15 % ≤ ... < 25 %		X	
6.			25 % ≤ ...	X		
Lunghezze						
7.	Articolo 1	Superamento della lunghezza massima autorizzata	2 % < < 20 % ...			X
8.			20 % ≤ ...		X	
Larghezza						
9.	Articolo 1	Superamento della larghezza massima autorizzata	2,65 ≤ ... < 3,10 metri			X
10.			3,10 metri ≤ ...		X	

5. Gruppi di infrazioni alla direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ (Controlli tecnici periodici) e direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ (Controllo tecnico su strada)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	
Controllo tecnico						
1.	Articolo 8 e articolo 10 della direttiva 2014/45/UE e articolo 7, paragrafo 1 della direttiva 2014/47/UE	Guida in assenza di una valida prova che il controllo tecnico sia stato superato, come previsto dalla normativa UE	X			
2.	Articolo 12, paragrafo 2 della direttiva 2014/47/UE	Mancato mantenimento di un veicolo in condizioni di sicurezza e conformità, con conseguenti gravi carenze dell'impianto di frenatura, degli organi di sterzo, delle ruote/pneumatici, delle sospensioni o del telaio o di altri equipaggiamenti che possono creare un rischio immediato per la sicurezza stradale tale da portare alla decisione di fermo del veicolo	X			

⁽¹⁾ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59). La direttiva è stata modificata dalla direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1), che deve essere recepita dagli Stati membri entro il 7 maggio 2017.

⁽²⁾ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

⁽³⁾ Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134).

La direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali contiene nell'allegato II una classificazione dettagliata delle carenze tecniche divisa, secondo il loro livello di gravità, in carenze lievi, gravi e pericolose. L'articolo 12, paragrafo 2 di tale direttiva prevede le seguenti definizioni:

- a) carenze **lievi** che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;
- b) carenze **gravi** che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada o altri casi più significativi di non conformità;
- c) carenze **pericolose** che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o hanno ripercussioni sull'ambiente.

Il livello delle infrazioni alle direttive sui controlli tecnici riflette la classificazione delle carenze che figura nell'allegato II della direttiva 2014/47/UE, vale a dire: IG = carenze gravi, IMG = carenze pericolose, IPG = guida con carenze che costituiscono un rischio immediato per la sicurezza stradale; le carenze lievi corrisponderebbero al livello di infrazioni minori.

6. Gruppi di infrazioni alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio ⁽¹⁾ (Limitatori di velocità)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Articolo 2 e articolo 3	Limitatore di velocità non installato	X		
2.	Articolo 5	Limitatore di velocità che non soddisfa i requisiti tecnici applicabili		X	
3.	Articolo 5	Limitatore di velocità non installato da officina autorizzata			X
4.		Utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di falsificare i dati di un limitatore della velocità o utilizzo di un dispositivo fraudolento di limitazione della velocità	X		

7. Gruppi di infrazioni alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ (Qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Formazione e licenza					
1.	Articolo 3	Trasporto di merci o passeggeri senza qualificazione iniziale obbligatoria e/o formazione periodica obbligatoria		X	
2.	Articolo 10 e allegato II	Conducente non in grado di presentare la carta di qualificazione valida o la patente di guida con il contrassegno, come stabilito dal diritto nazionale (per esempio: smarrita, dimenticata, danneggiata, illeggibile)			X

⁽¹⁾ Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

⁽²⁾ Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

8. Gruppi di infrazioni alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ (Requisiti delle patenti di guida)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Articolo 1 e articolo 4 della direttiva 2006/126/CE	Trasporto di persone o merci in assenza di una patente di guida valida	X		
2.	Articolo 1 Allegato I	Utilizzo di una patente di guida danneggiata o illeggibile o non conforme al modello comune			X

9. Gruppi di infrazioni alla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ (Trasporto su strada di merci pericolose)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE	Trasporto di merci pericolose delle quali è vietato il trasporto	X		
2.		Trasporto di merci pericolose in contenitori vietati o non approvati, risultante in un rischio per la vita o per l'ambiente tale da determinare la decisione di fermare il veicolo	X		
3.		Trasporto di merci pericolose non contrassegnate come tali sul veicolo, risultante in un rischio per la vita o per l'ambiente tale da determinare la decisione di fermare il veicolo	X		
4.		Fuoriuscita di sostanze pericolose		X	
5.		Trasporto alla rinfusa in container strutturalmente inadeguati		X	
6.		Trasporto in un veicolo sprovvisto del pertinente certificato di omologazione		X	
7.		Veicolo non più conforme alle norme di omologazione e che presenta quindi un rischio immediato		X	
8.		Mancato rispetto delle norme in materia di stivaggio e fissaggio del carico		X	
9.		Mancato rispetto delle disposizioni relative al carico misto di imballaggi		X	
10.		Mancato rispetto delle norme che limitano le quantità trasportate in una unità di trasporto, compresi i livelli ammissibili di riempimento di cisterne o imballaggi		X	

⁽¹⁾ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).

⁽²⁾ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
11.		Assenza di informazioni relative alle sostanze trasportate che permettano di accertare il livello di gravità dell'infrazione (per esempio: numero ONU, designazione ufficiale di trasporto, gruppo d'imballaggio)		X	
12.		Conducente privo del certificato regolamentare di formazione professionale		X	
13.		Uso di fuoco o di luci non protette		X	
14.		Mancato rispetto del divieto di fumare		X	
15.		Veicolo non adeguatamente sorvegliato o parcheggiato			X
16.		Unità di trasporto comprendente più di un rimorchio/semirimorchio			X
17.		Veicolo non più conforme alle norme di omologazione ma che non presenta un rischio immediato			X
18.		Veicolo non provvisto degli estintori funzionanti prescritti			X
19.		Veicolo sprovvisto dell'attrezzatura prevista nell'ADR o nelle istruzioni scritte			X
20.		Trasporto di imballaggi contenenti imballaggi, IBC o grandi imballaggi, ovvero di imballaggi vuoti danneggiati e non ripuliti			X
21.		Trasporto di merci imballate in container strutturalmente inadeguati			X
22.		Cisterne o container-cisterna (inclusi quelli vuoti e non ripuliti) che non sono stati chiusi adeguatamente			X
23.		Etichettatura, marcatura o placcatura non corretta del veicolo e/o contenitore			X
24.		Assenza di istruzioni scritte conformi all'ADR ovvero istruzioni scritte non pertinenti alle merci trasportate			X

La direttiva 2004/112/CE della Commissione ⁽¹⁾, che adegua la direttiva 95/50/CE del Consiglio ⁽²⁾ sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose, contiene nell'allegato II una classificazione dettagliata delle infrazioni alle disposizioni pertinenti, suddivise, in funzione del loro livello di gravità, in tre categorie di rischio: categoria di rischio I, categoria di rischio II, categoria di rischio III.

I livelli di infrazione alle norme riflettono le categorie di rischio di cui alla direttiva 2004/112/CE, allegato II, in modo che la categoria di rischio I = IMG (ad eccezione di quelle infrazioni che sono già definite come IPG nell'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009) e la categoria di rischio II = IG. La categoria di rischio III è pari al livello di infrazione minore.

Questa tabella comprende solo le infrazioni per le quali un trasportatore viene considerato interamente o parzialmente responsabile. Il livello di responsabilità di un trasportatore per la violazione deve essere valutato secondo la procedura nazionale di applicazione dello Stato membro.

⁽¹⁾ Direttiva 2004/112/CE della Commissione, del 13 dicembre 2004, che adegua al progresso tecnico la direttiva 95/50/CE del Consiglio sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (GU L 367 del 14.12.2004, pag. 23).

⁽²⁾ Direttiva 95/50/CE del Consiglio, del 6 ottobre 1995, sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35).

10. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ (Accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Licenza comunitaria					
1.	Articolo 3	Trasporto di merci in assenza di una licenza comunitaria valida (<i>vale a dire: la licenza è inesistente, falsificata, revocata, scaduta ecc.</i>)	X		
2.	Articolo 4	L'impresa di trasporto o il conducente non sono in grado di presentare agli ispettori una licenza comunitaria valida o una copia certificata conforme della licenza comunitaria valida (<i>vale a dire: la licenza comunitaria o la copia certificata conforme della licenza comunitaria è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.</i>)		X	
Attestato di conducente					
3.	Articolo 3 e articolo 5	Trasporto di merci in assenza di un attestato di conducente valido (<i>vale a dire: l'attestato del conducente è inesistente, falsificato, revocato, scaduto ecc.</i>)		X	
4.		L'impresa di trasporto o il conducente non sono in grado di presentare agli agenti preposti al controllo un attestato di conducente valido o una copia certificata conforme dell'attestato di conducente (<i>vale a dire: l'attestato del conducente o la copia certificata conforme dell'attestato di conducente è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.</i>)			X

11. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ (Accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Licenza comunitaria					
1.	Articolo 4	Trasporto di passeggeri in assenza di una licenza comunitaria valida (<i>vale a dire: la licenza è inesistente, falsificata, revocata, scaduta ecc.</i>)	X		
2.	Articolo 4, paragrafo 3	Il trasportatore o il conducente non sono in grado di presentare agli agenti preposti al controllo una licenza comunitaria valida o una copia certificata conforme della licenza comunitaria valida (<i>vale a dire: la licenza o la copia certificata conforme è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.</i>)		X	
Autorizzazione di servizi regolari					
3.	Articolo 5 e articolo 6	Servizi regolari effettuati senza un'autorizzazione valida (<i>vale a dire: l'autorizzazione è inesistente, falsificata, revocata, scaduta, usata scorrettamente ecc.</i>)		X	
4.	Articolo 19	Il conducente non è in grado di presentare l'autorizzazione agli agenti preposti al controllo (<i>vale a dire: l'autorizzazione è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.</i>)			X
5.	Articolo 5 e articolo 6	Le fermate dei servizi regolari in uno Stato membro non corrispondono all'autorizzazione concessa			X

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Foglio di viaggio per servizi occasionali e altri servizi non soggetti ad autorizzazione					
6.	Articolo 12	Guida in assenza del foglio di viaggio necessario (<i>vale a dire: il foglio di viaggio è inesistente, falsificato, non contiene le informazioni richieste ecc.</i>)			X

12. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio ⁽¹⁾ (Trasporto di animali)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato I, capo II	Paratie non sufficientemente forti per resistere al peso degli animali		X	
2.	Allegato I, capo III	Utilizzo di rampe di carico o di scarico con superfici scivolose, prive di protezioni laterali o troppo ripide			X
3.		Utilizzo di piattaforme di sollevamento o di piani superiori senza barriere di sicurezza che impediscano la caduta o la fuga degli animali durante le operazioni di carico e scarico			X
4.	Articolo 7	Mezzi di trasporto non autorizzati per lunghi viaggi o non autorizzati per il tipo di animali trasportati			X
5.	Articolo 4, articolo 5 e articolo 6	Trasporto effettuato senza valida documentazione richiesta, giornale di viaggio o autorizzazione del trasportatore o certificato di idoneità			X

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97 (GUL 3 del 5.1.2005, pag. 1).

ALLEGATO II

Frequenza del ripetersi di gravi infrazioni

1. Se commesse ripetutamente, le infrazioni gravi (IG) e molto gravi (IMG) elencate nell'allegato I sono considerate ancora più gravi dall'autorità competente dello Stato membro di stabilimento. Nel calcolo della frequenza del ripetersi delle infrazioni gli Stati membri tengono conto dei seguenti fattori:
 - a) gravità dell'infrazione (IG o IMG)
 - b) durata (almeno un anno dalla data del controllo)
 - c) numero di conducenti adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti (media annua)
2. In considerazione del potenziale di rischio per la sicurezza stradale, la frequenza massima delle infrazioni gravi, oltre la quale la loro gravità aumenta, è stabilita come segue:
$$3 \text{ IG/per conducente/per anno} = 1 \text{ IMG}$$
$$3 \text{ IMG/per conducente/per anno} = \text{avvio di procedura nazionale sull'onorabilità}$$
3. Il numero di infrazioni per conducente per anno rappresenta un valore medio calcolato dividendo il numero totale di tutte le infrazioni dello stesso livello di gravità (IG o IMG) per il numero medio di conducenti occupati durante l'anno. La formula della frequenza fornisce una soglia massima di occorrenza delle infrazioni gravi oltre la quale esse sono considerate più gravi. Gli Stati membri possono stabilire soglie più severe se ciò è previsto nella loro procedura amministrativa nazionale di valutazione dell'onorabilità.

ALLEGATO III

L'allegato III della direttiva 2006/22/CE è sostituito dal seguente:

ALLEGATO III

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

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)			
			IPG	IMG	IG	IM
A	Equipaggio					
A 1	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X	
B	Periodi di guida					
B 1	Articolo 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	9 h < ... < 10 h			X
B 2			10 h ≤ ... < 11 h			X
B 3			11 h ≤ ...		X	
B 4		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	13h30 ≤ ... e senza interruzione/riposo	X		
B 5		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h ≤ ... < 11 h			X
B 6			11 h ≤ ... < 12 h			X
B 7			12 h ≤ ...		X	
B 8			Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	15 h ≤ ... e senza interruzione/riposo	X	
B 9	Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < ... < 60 h			X
B 10			60 h ≤ ... < 65 h			X
B 11			65 h ≤ ... < 70 h		X	
B 12		Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h ≤ ...	X		
B 13	Articolo 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	90 h < ... < 100 h			X
B 14			100 h ≤ ... < 105 h			X
B 15			105 h ≤ ... < 112h30		X	
B 16		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 ≤ ...	X		

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)				
			IPG	IMG	IG	IM	
C	Interruzioni						
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < ... < 5 h				X
C 2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C 3			6 h ≤ ...		X		
D	Periodi di riposo						
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h ≤ ... < 11 h				X
D 2			8h30 ≤ ... < 10 h			X	
D 3			... < 8h30		X		
D 4		Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 6			... < 7 h		X		
D 7		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D 8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D 9			3 h + [... < 7 h]		X		
D 10	Articolo 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multi-presenza	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 12			... < 7 h		X		
D 13	Articolo 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	22 h ≤ ... < 24 h				X
D 14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D 15			... < 20 h		X		
D 16		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h ≤ ... < 45 h				X
D 17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D 18			... < 36 h		X		
D 19	Articolo 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	... < 3 h				X
D 20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D 21			12 h ≤ ...		X		

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (1)			
			IPG	IMG	IG	IM
E	Deroga alla regola dei 12 giorni					
E 1	Articolo 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	... < 3 h			X
E 2			3 h ≤ ... < 12 h		X	
E 3			12 h ≤ ...		X	
E 4	Articolo 8, paragrafo 6 bis lettera b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	65 h < ... ≤ 67 h		X	
E 5			... ≤ 65 h		X	
E 6	Articolo 8, paragrafo 6 bis lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se vi siano più conducenti a bordo del veicolo	3 h < ... < 4,5 h		X	
E 7			4,5 h ≤ ...		X	
F	Organizzazione del lavoro					
F 1	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario e distanza percorsa o volume delle merci trasportate		X		
F 2	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa		X		

(1) IPG = Infrazione più grave/IMG = Infrazione molto grave/IG = Infrazione grave/IM = Infrazione minore

(2) Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (1)
(Tachigrafo)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
G	Installazione di un tachigrafo					
G 1	Articolo 3, paragrafo 1 e Articolo 22, paragrafo 2	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato (p. es: installazione del tachigrafo non effettuata da installatori, officine o costruttori di veicoli autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri, utilizzo di un tachigrafo sprovvisto di sigillo applicato o sostituito da installatori, officine o costruttori di veicoli autorizzati ovvero utilizzo di un tachigrafo sprovvisto di targhetta di installazione)	X			
H	Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione					
H 1	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X		

(1) Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1).

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
H 2	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X		
H 3		Guida con una carta del conducente falsificata (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X			
H 4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X			
H 5		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X			
H 6	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (<i>per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente</i>)		X		
H 7	Articolo 32, paragrafo 1 e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio (<i>per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.</i>)		X		
H 8	Articolo 32, paragrafo 3	Utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X			
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X			
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X		
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X		
H 12	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto del foglio di registrazione o della carta del conducente		X		
H 13		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X		
H 14		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato, con perdita di dati		X		
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X		
H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X		
H 17	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X	
H 18	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X		

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
I	Presentazione dei documenti					
I 1	Articolo 36	Rifiuto di essere controllato		X		
I 2	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni del giorno in corso e dei 28 giorni precedenti		X		
I 3		Non in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se il conducente ne possiede una		X		
I 4	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti		X		
I 5	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X		
J	Malfunzionamento					
J 1	Articolo 37, paragrafo 1 e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X		
J 2	Articolo 37, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai periodi di tempo che non vengono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo		X		