



A.B.S.E.A.
ASSOCIAZIONE BOLOGNESE
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

Autotrasporto – Modifica al sistema di classificazione del rischio relativo alle infrazioni commesse

È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea la Direttiva Delegata n.846/2024 con cui è stato modificato l'Allegato III della Direttiva UE n.22/2006 introducendo un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto a seguito di infrazioni commesse sui tempi di guida e di riposo (Regolamento UE n.561/2006) e sul tachigrafo intelligente (Regolamento UE n.165/2014), alla luce delle nuove disposizioni relative alle infrazioni che comportano rischi per la vita o di lesioni gravi o di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada introdotte dal Regolamento UE n.1054/2020 (*I Pacchetto mobilità*); pertanto, le infrazioni relative all'organizzazione del lavoro (età dei conducenti, superamento dei tempi di guida, inosservanza dei tempi di riposo, rientro in sede dei conducenti, retribuzione, utilizzo e funzionamento del tachigrafo) e alla presentazione dei documenti (registrazioni delle informazioni nel tachigrafo) saranno classificate in quattro livelli: infrazione minore (IM), infrazione grave (IG), infrazione molto grave (IMG) e infrazione più grave (IPG); gli Stati membri dovranno recepire la direttiva entro il 14 febbraio 2025 – Direttiva Delegata UE n.846/2024 su GUCE del 31.5.2024.

Rif. 104 – 2024





DIRETTIVA DELEGATA (UE) 2024/846 DELLA COMMISSIONE

del 14 marzo 2024

recante modifica della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, gli Stati membri dovrebbero introdurre un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ o del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva n. 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (2) In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, un elenco delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III di tale direttiva.
- (3) Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis della direttiva 2006/22/CE, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.
- (4) Il regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ ha introdotto nuove disposizioni relative alle infrazioni che comportano rischi per la vita o di lesioni gravi o di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada. È opportuno modificare l'allegato III della direttiva 2006/22/CE per includervi le suddette nuove infrazioni.
- (5) La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle pertinenti disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone,

⁽¹⁾ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

⁽⁴⁾ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato III della direttiva 2006/22/CE è sostituito dall'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 febbraio 2025. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 14 marzo 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

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

«ALLEGATO III

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

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	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	13h30 ≤ ...	X		
B 5		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h < ... < 11 h			X
B 6			11 h ≤ ... < 12 h			X
B 7			12 h ≤ ...		X	
B 8			Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore	15 h ≤ ...	X	
B 9	Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < ... < 60 h			X
B 10			60 h ≤ ... < 65 h			X
B 11			65 h ≤ ... < 70 h		X	
B 12		Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h ≤ ...	X		
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	

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 multipresenza	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 ≤ ... < 24h				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		
D 22	Articolo 8, paragrafo 6 ter	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			X		
D 23	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X		

D 24	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X	
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	67 h < ... < 69 h				X
E 5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E 6			... ≤ 65 h		X		
E 7	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se non vi sono più conducenti a bordo del veicolo	3 h < ... < 4,5 h			X	
E 8			4,5 h ≤ ...		X		
F	Organizzazione del lavoro						
F 1	Articolo 8, paragrafo 8 bis	L'impresa di trasporto non organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro o che possano ritornare al loro luogo di residenza				X	
F 2	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario/retribuzione e distanza percorsa, rapidità della consegna e/o volume delle merci trasportate				X	
F 3	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa				X	

(*) 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).

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

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
G	Installazione di un tachigrafo				
G 1	Articolo 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	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	
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	Presenza nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X		
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X		
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X	
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X	
H 12	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto dei fogli di registrazione/della carta del conducente		X	
H 13		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X	
H 14		Foglio di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati, con perdita di dati		X	
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	
H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	
H 17	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X
H 18	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X	
I	Presentazione dei documenti				
I 1	Articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario"			X
I 2	Articolo 34, paragrafo 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione		X	
I 3	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi dei quali il conducente ha attraversato la frontiera nel corso del periodo di lavoro giornaliero			X
I 4	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi in cui il conducente ha iniziato e terminato il suo periodo di lavoro giornaliero			X
I 5	Articolo 36	Rifiuto di essere controllato		X	
I 6	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti (fino al 30 dicembre 2024) Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti (a partire dal 31 dicembre 2024)		X	
I 7	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	
J	Funzionamento difettoso				
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	

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