

Roma, 15 Febbraio 2022
Prot. 215

**Ai Presidenti
categoria Trasporti e Logistica**

**Ai Segretari/Funzionari categoria
Trasporti e Logistica**

**Alle Associazioni territoriali
Alle Federazioni regionali
Loro Sedi**

Oggetto: **NORMATIVA.** Precisazioni su corretto utilizzo del cronotachigrafo e procedura di distacco nell'autotrasporto – Circolare Ministero dell'Interno 4 febbraio 2022.

Vi informo che la Direzione Centrale per la Polizia Stradale del Ministero dell'Interno, con la circolare del 4 febbraio, ha fornito chiarimenti in merito alle disposizioni entrate in vigore lo scorso 2 febbraio 2022.

Come è noto con il Pacchetto Mobilità è stato introdotto il REG. UE 1054/2020 che ha apportato modifiche al REG. 561/06 sui tempi di guida e riposo e al REG. 165/2014 sui tachigrafi digitali.

L'art 34 del REG 165/2014 è stato così modificato:

c) al paragrafo 6, è aggiunta la lettera seguente:

«f) Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.»;

Pertanto dal 2 febbraio 2022 il conducente ha l'obbligo di inserire il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato. La prima sosta si deve intendere quella effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa.

In sintesi, in caso di trasporto internazionale con veicoli che installano tachigrafi digitali, a partire dal 02 febbraio 2022 sarà necessario appena superato il confine:

- fermarsi nel punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa, e qualora l'attraversamento avviene a bordo di nave traghetto o di convoglio ferroviario, l'inserimento avviene nel porto o nella stazione di arrivo;
- registrare l'attraversamento inserendo la Nazione di Inizio.

Pertanto la sosta (e/o lo stazionamento del veicolo) durante il quale adempiere all'obbligo di inserimento deve essere effettuata subito dopo la frontiera, in qualsiasi luogo idoneo alla fermata in sicurezza del veicolo o, in alternativa, nel punto di sosta più vicino alla stessa frontiera pur sempre ubicato sul territorio del Paese in cui si è fatto ingresso. Detto punto di sosta, che potrà coincidere o meno con il luogo dove il conducente fruirà dell'interruzione o del riposo giornaliero o settimanale, potrà essere un'area di servizio, un'area di parcheggio o una qualsiasi altra area, diversa da quella per la sosta in emergenza dei veicoli, in cui il veicolo può sostare in sicurezza.

Ad esempio, se il conducente è partito dall'Italia e sta transitando in Austria, dovrà fermarsi alla prima area di sosta utile e inserire la NAZIONE DI INIZIO, appena passato il confine.

Si ricorda che l'obbligo era già in vigore dal 20 agosto 2020 per il conducente di un veicolo munito di tachigrafo analogico, a seguito dell'introduzione della lett. f) del paragrafo 6 del medesimo articolo 34.

In caso di multipresenza entrambi gli autisti dovranno provvedere alla registrazione de quo nelle medesime modalità sopra descritte.

In Italia l'omesso inserimento del simbolo del Paese in cui si fa ingresso è soggetto alla sanzione dell'art. 19 della legge n. 727/1978, essendo quest'ultima una norma che si applica in via residuale per tutte le violazioni del regolamento (UE) 165/2014 che non hanno una specifica sanzione e che si riferiscono principalmente ad **“un non corretto utilizzo del cronotachigrafo”**. La stessa sanzione si ritiene applicabile anche nell'ipotesi in cui la registrazione sia stata effettuata tardivamente, cioè fuori dal porto di sbarco, dalla stazione ferroviaria di arrivo, ovvero in punti di sosta lontani dalla frontiera. In tale ultimo caso, per accertare la tardività dell'inserimento occorre verificare che il conducente pur in presenza di idonei punti di sosta vicini alla frontiera, che siano in concreto fruibili, abbia ritenuto di non fermarsi e di effettuare la registrazione in un secondo momento. Per quanto concerne l'aspetto sanzionatorio va fatta un'ulteriore riflessione legata anche alle attività di cabotaggio. Prendendo ad esempio la fattispecie astratta prevista dall'art. 46 ter della legge 298/74, si evince come sia contemplata una sanzione di 2.000,00 euro per l'autista che non dimostri la corretta attività di cabotaggio. Tale inadempienza potrebbe concretizzarsi anche con l'impossibilità di dimostrare il giorno e l'ora esatta dell'attraversamento del confine tra Stati membri non effettuando la registrazione richiesta, rendendo vana qualsiasi posizione difensiva nei confronti dell'organo accertatore. Pertanto, se l'autista italiano si dovesse imbattere in un Paese membro in una procedura di istruttoria simile a quella disciplinata dall'art. 41 sopra citato, sarebbe potenzialmente perseguibile di più importanti procedimenti sanzionatori.

Infine, si fa presente che effettuando dal menù del cronotachigrafo la “stampa dei dati tecnici” è possibile verificare se il cronotachigrafo cosiddetto intelligente in dotazione al veicolo si aggiorna o meno in modalità automatica al passaggio del confine tra Stati membri. Ovviamente tale funzione è presente solamente nella versione del VDO 4.0 e deve richiamare un “valore numerico 4042”. Va precisato che se il valore riscontrato è pari al valore numerico citato è necessario un aggiornamento del firewall, se superiore il dispositivo è già dotato della funzione dell'aggiornamento automatico del passaggio transfrontaliero.

Per quanto concerne la materia sul distacco, si ricorda che la direttiva (UE) 2020/1057 integra la direttiva 96/71/CE in materia di distacco e introduce norme specifiche per i lavoratori del settore del trasporto su strada che prestano attività per imprese stabilite in uno Stato membro. Tali lavoratori vengono distaccati nel territorio di un altro Stato membro, nell'ambito di un contratto concluso tra l'impresa presso la quale sono impiegati e il destinatario della prestazione di servizi che opera in tale Stato membro. L'intervento normativo è finalizzato a risolvere le criticità che si erano presentate a seguito dell'applicazione delle disposizioni generali sul distacco al settore del trasporto su strada che è caratterizzato da elevata mobilità, oltre che per colmare le disparità di trattamento e l'incertezza giuridica tra i trasportatori generate dalla mancanza di coordinamento delle misure adottate da ciascun ordinamento nazionale. La direttiva in esame introduce una serie di obblighi a carico dell'impresa e del conducente, circoscrivendone l'ambito di applicazione alle sole operazioni di trasporto internazionale di merci e persone diverse da quelle bilaterali. Secondo il legislatore europeo, infatti, il conducente che effettua operazioni di trasporto internazionale non bilaterale o di cabotaggio instaura un certo legame con il territorio dello Stato membro ospitante in quanto, nel primo caso, i servizi prestati sono legati a quest'ultimo anziché al Paese di stabilimento e, nel secondo caso, l'intera operazione di trasporto ha luogo nello Stato membro ospitante e il servizio è strettamente legato a questo territorio. Le disposizioni in esame produrranno effetti giuridici nel territorio dello Stato dal momento in cui saranno recepite con provvedimento legislativo nazionale. Nelle more del recepimento della direttiva, per le

ipotesi di distacco dei conducenti che hanno luogo sul territorio italiano continuano ad applicarsi le disposizioni del d.lgs. 136/2016.

Va precisato, comunque, che la medesima direttiva dispone che gli Stati membri applicano le misure in essa previste a decorrere dal 2 febbraio 2022. Pertanto, da tale data, al fine di uniformare l'applicazione di determinate misure su tutto il territorio dell'Unione ed evitare disparità di trattamento tra imprese che operano in diversi Paesi, ciascuno Stato membro deve consentire ai vettori che operano sul proprio territorio di fruire degli strumenti previsti dal diritto europeo.

In tal senso in sede di controllo su strada nei confronti dei conducenti devono essere considerate valide ed efficaci, oltre alle comunicazioni effettuate ai sensi dell'art. 10 del d.lgs. 136/2016, anche quelle effettuate ai sensi dell'art. 1, paragrafo 11, della direttiva (UE)2020/10572. Si ritiene che non sia obbligatoria l'esibizione degli ulteriori documenti indicati dall'art. 10, comma 1-quater, del d.lgs. 136/20165.

Pertanto, la sanzione prevista dall'art. 12, comma 1-bis, del d.lgs. 136/20166 troverà applicazione solo nel caso in cui il conducente non esibisca alcun documento che attesti l'avvenuta comunicazione di distacco in una delle modalità sopra indicate.

Per maggiori delucidazioni si rinvia alla lettura della circolare che si allega.

Cordiali saluti.



Il Segretario Nazionale
Sergio Lo Monte

All.: Circolare Ministero dell'Interno 4 febbraio 2022