

Roma, 10 maggio 2022

**Al Comitato di Presidenza  
Al Consiglio Direttivo  
Alla Commissione Legale  
Alla Commissione Sindacale  
Alle Associazioni Territoriali**

**Circolare n. 37/2022**

**Oggetto: Infrazioni che comportano la perdita del requisito di onorabilità - Indice di rischio delle imprese - Regolamenti UE nn.694 e 695 del 2.5.2022 pubblicati sulla GUCE L129 del 3.5.2022.**

I due Regolamenti comunitari in oggetto, operativi dal prossimo 23 maggio, hanno aggiornato le disposizioni relative alle infrazioni che comportano la perdita del requisito dell'onorabilità per esercitare l'attività di autotrasporto, nonché quelle relative all'indice di rischio ai fini del controllo sulle imprese.

**Regolamento UE n.694/2022** – È stato ampliato l'elenco di infrazioni che impediscono la possibilità di esercitare l'attività; anche la distinzione tra infrazioni gravi e meno gravi è stata rivista in senso più restrittivo; come è noto le infrazioni sono relative ai periodi di guida e di riposo, all'installazione e utilizzo del tachigrafo, alla documentazione a bordo dei mezzi, all'orario di lavoro, al montaggio di apparecchiature utili alla sicurezza, alle regole della disciplina del cabotaggio e alle dichiarazioni di distacco.

Relativamente alla recidiva, è stato confermato che oltre tre infrazioni per conducente per anno la gravità dell'infrazione aumenta. Se viene raggiunto il limite di tre infrazioni molto gravi per conducente per anno viene avviata la procedura nazionale sul requisito dell'onorabilità. Si rammenta che 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 per il numero medio di conducenti occupati durante l'anno.

**Regolamento UE n.695/2022** – È stata stabilita una formula comune per calcolare l'indice di rischio a base dei controlli sulle imprese da parte delle autorità competenti; ciò al fine di armonizzare lo svolgimento dei controlli a livello comunitario. Tra i fattori della formula compaiono i diversi livelli di infrazioni, il numero di veicoli verificati durante un singolo controllo, il numero e la tipologia di infrazioni per singolo controllo, nonché il numero totale di controlli nei confronti dell'impresa; in base al punteggio ottenuto gli operatori sono classificati in tre diverse fasce di rischio (basso, medio o elevato). Il rischio è considerato basso se il punteggio è compreso tra 0 e 100, medio se il punteggio è compreso tra 101 e 200, alto se il punteggio è pari o superiore a 201. Le infrazioni sono conteggiate una sola volta e la data che viene tenuta in considerazione è quella in cui l'infrazione è diventata definitiva. Se durante un controllo nei locali di un'impresa viene accertato che l'intero parco veicolare è dotato di tachigrafo intelligente il punteggio finale è ridotto in base ad un fattore pari a 0,9 al fine di incentivarne l'utilizzo.

Con i migliori saluti.

Il Vice Segretario Generale  
Alfredo D'Ascoli

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/694 DELLA COMMISSIONE****del 2 maggio 2022****che modifica il regolamento (UE) 2016/403 per quanto riguarda nuove infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada**

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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 2 bis,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 è stato modificato dal regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, che ha aggiunto all'elenco delle infrazioni che possono comportare la perdita dell'onorabilità di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009 nuove infrazioni gravi riguardanti la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, il cabotaggio e il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada.
- (2) Con l'aggiunta del riferimento al rischio di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, il regolamento (UE) 2020/1055 ha inoltre introdotto un criterio supplementare di cui la Commissione deve tenere conto nel definire il livello di gravità delle infrazioni gravi.
- (3) Il regolamento (UE) 2020/1055 ha modificato il regolamento (CE) n. 1071/2009 anche per disporre che la Commissione, nel determinare la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenga conto del numero di veicoli, anziché del numero di conducenti, adibiti alle attività di trasporto.
- (4) Il regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> 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. Tali infrazioni dovrebbero essere aggiunte all'elenco delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009 che possono incidere sull'onorabilità dell'impresa di trasporti su strada o del gestore dei trasporti.
- (5) Il regolamento (UE) 2016/403 della Commissione <sup>(4)</sup> dovrebbe pertanto essere modificato al fine di includere le nuove infrazioni e tenere conto dei nuovi criteri per definirne il livello di gravità e la frequenza del ripetersi dell'evento.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per i trasporti su strada,

<sup>(1)</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 17).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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 (GU L 74 del 19.3.2016, pag. 8).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il regolamento (UE) 2016/403 è così modificato:

- 1) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato II è sostituito dal testo che figura nell'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 2 maggio 2022

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ALLEGATO I

L'allegato I del regolamento (UE) 2016/403 è così modificato:

1) i paragrafi introduttivi e la sezione 1 sono sostituiti dal testo seguente:

**«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 e/o di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada.

**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	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)		
			IPG	IMG	IG
<b>Equipaggio</b>					
1.	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X
<b>Periodi di guida</b>					
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	13 h 30 ≤ ...	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	15 h ≤ ...	X	
8.		Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	60 h ≤ ... < 65 h	
9.	65 h ≤ ... < 70 h				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 ≤ ... < 112 h 30		X
13.		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112 h 30 ≤ ...	X	
<b>Interruzioni</b>					
14.	Articolo 7	Superamento di un periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	5 h ≤ ... < 6 h		X
15.			6 h ≤ ...		X

<b>Periodi di riposo</b>						
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	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
29.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
30.	Articolo 8, paragrafo 6 ter	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			X	
31.	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X	
32.	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X
<b>Deroga alla regola dei 12 giorni</b>						
33.	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
34.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
35.	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
36.			$\dots \leq 65\text{ h}$		X	
37.	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 siano più conducenti a bordo del veicolo	$3\text{ h} < \dots < 4,5\text{ h}$			X
38.			$4,5\text{ h} \leq \dots$		X	
<b>Organizzazione del lavoro</b>						
39.	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	

40.	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario/retribuzione e distanza percorsa, rapidità della consegna e/o volume delle merci trasportate		X	
41.	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	

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

(\*) 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).»;

2) la sezione 2 è sostituita dalla seguente:

«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
<b>Installazione di un tachigrafo</b>					
1.	Articolo 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	X		
<b>Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione</b>					
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 ( <i>considerato come guida senza carta del conducente</i> )	X		
5.		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare ( <i>considerato come guida senza carta del conducente</i> )	X		
6.		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		
7.	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente ( <i>per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente</i> )		X	
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	Presenza nel veicolo e/o 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.	Articolo 34, paragrafo 1 bis	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	
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 34, paragrafo 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario"			X
21.	Articolo 34, paragrafo 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione		X	
22.	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
23.	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
24.	Articolo 36	Rifiuto al controllo		X	
25.	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	
26.	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente, se il conducente ne possiede una		X	

<b>Malfunzionamento</b>					
27.	Articolo 37, paragrafo 1, e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X	
28.	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).»;

3) la sezione 6 è sostituita dalla seguente:

«6. **Gruppi di infrazioni alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio (\*) (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.		Possesso e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di falsificare i dati di un limitatore della velocità o possesso e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento di limitazione della velocità	X		

(\*) 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).»;

4) la sezione 10 è sostituita dalla seguente:

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

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
<b>Licenza comunitaria</b>					
1.	Articolo 3 e articolo 8, paragrafo 1	Trasporto di merci in assenza di una licenza comunitaria valida (vale a dire: la licenza è inesistente, falsificata, revocata, scaduta ecc.)	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 (vale a dire: la licenza comunitaria o la copia certificata conforme della licenza comunitaria è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.)		X	
<b>Attestato di conducente</b>					
3.	Articolo 3 e articolo 8, paragrafo 1	Trasporto di merci in assenza di un attestato di conducente valido (vale a dire: l'attestato del conducente è inesistente, falsificato, revocato, scaduto ecc.)		X	
4.	Articolo 5	L'impresa di trasporto o il conducente non sono in grado di presentare agli ispettori un attestato di conducente valido o una copia certificata conforme dell'attestato di conducente (vale a dire: l'attestato di conducente o la copia certificata conforme dell'attestato di conducente è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.)			X
<b>Cabotaggio</b>					
5.	Articolo 8, paragrafo 2	Esecuzione di un trasporto di cabotaggio non conforme alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante		X	
6.	Articolo 8, paragrafo 2 bis	Esecuzione di trasporti di cabotaggio in uno Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine dell'ultimo trasporto di cabotaggio legittimo nello stesso Stato membro		X	
7.	Articolo 8, paragrafi 3 e 4	Il trasportatore non è in grado di produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale e/o ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato in seguito e/o tutti i trasporti effettuati nel caso in cui il veicolo si trovi nello Stato membro ospitante durante il periodo di quattro giorni che precede il trasporto internazionale, né di esibire tali prove durante un controllo su strada		X	

(\*) 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).»;

5) la sezione 11 è sostituita dalla seguente:

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

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
<b>Licenza comunitaria</b>					
1.	Articolo 4	Trasporto di passeggeri in assenza di una licenza comunitaria valida (vale a dire: la licenza è inesistente, falsificata, revocata, scaduta ecc.)	X		

2.	Articolo 4, paragrafo 3	Il trasportatore o il conducente non sono in grado di presentare agli ispettori una licenza comunitaria valida o una copia certificata conforme della licenza comunitaria valida (vale a dire: la licenza o la copia certificata conforme è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.)		X	
<b>Autorizzazione di servizi regolari</b>					
3.	Articoli 5 e 6	Servizi regolari effettuati senza un'autorizzazione valida (vale a dire: l'autorizzazione è inesistente, falsificata, revocata, scaduta, usata scorrettamente ecc.)		X	
4.	Articolo 19	Il conducente non è in grado di presentare l'autorizzazione agli ispettori (vale a dire: l'autorizzazione è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.)			X
5.	Articoli 5 e 6	Le fermate dei servizi regolari in uno Stato membro non corrispondono all'autorizzazione concessa			X
<b>Foglio di viaggio per servizi occasionali e altri servizi non soggetti ad autorizzazione</b>					
6.	Articolo 12	Guida in assenza del foglio di viaggio necessario (vale a dire: il foglio di viaggio è inesistente, falsificato, non contiene le informazioni richieste ecc.)			X
<b>Norme applicabili ai trasporti di cabotaggio</b>					
7.	Articolo 16	Esecuzione di un trasporto di cabotaggio non conforme alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante		X	
8.	Articolo 17	Non avere a bordo del veicolo o non essere in grado di esibire, a richiesta degli ispettori, i documenti di controllo per i trasporti di cabotaggio (foglio di viaggio per i servizi occasionali o contratto stipulato fra il vettore e l'organizzatore del trasporto, o copia certificata conforme dello stesso, per i servizi regolari specializzati)		X	

(\*) 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).»;

6) sono aggiunte le sezioni 13 e 14 seguenti:

«13. **Infrazioni al regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) (Roma I) (legge applicabile alle obbligazioni contrattuali)**

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Roma I	Violazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali		X	

14. **Gruppi di infrazioni alla direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*) (distacco dei lavoratori nel trasporto su strada)**

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Articolo 1, paragrafo 11, lettera a)	Informazioni incomplete sulla dichiarazione di distacco			X
2.	Articolo 1, paragrafo 11, lettera a)	Mancata trasmissione di una dichiarazione di distacco allo Stato membro in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco		X	
3.	Articolo 1, paragrafo 11, lettera b)	Dichiarazione di distacco per i conducenti falsificata		X	
4.	Articolo 1, paragrafo 11, lettera b)	Impossibilità del conducente di presentare una dichiarazione di distacco valida		X	
5.	Articolo 1, paragrafo 11, lettera b)	Mancata messa a disposizione del conducente di una dichiarazione di distacco valida		X	
6.	Articolo 1, paragrafo 11, lettera c)	Mancata trasmissione allo Stato membro ospitante dei documenti richiesti entro otto settimane dalla data della richiesta		X	
7.	Articolo 1, paragrafo 12	Mancato aggiornamento, da parte del trasportatore, delle dichiarazioni di distacco nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI			X

(\*) Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6).

(\*\*) Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49).».

## ALLEGATO II

## «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 veicoli 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 IG/per veicolo/per anno = 1 IMG  
3 IMG/per veicolo/per anno = avvio di procedura nazionale sull'onorabilità
  3. Il numero di infrazioni per veicolo 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 veicoli utilizzati 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.»
-

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/695 DELLA COMMISSIONE****del 2 maggio 2022****recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto**

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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) L'applicazione efficace ed efficiente in termini di costi della normativa dell'Unione in materia di trasporti su strada è di fondamentale importanza per migliorare la sicurezza stradale, le condizioni di lavoro dei conducenti e la protezione sociale e per garantire una concorrenza leale tra le imprese di trasporto su strada.
- (2) I sistemi nazionali di classificazione del rischio introdotti dagli Stati membri per orientare in maniera più efficace i controlli nei confronti delle imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono basati su metodi di calcolo nazionali diversi. Ciò ostacola la comparabilità e lo scambio di informazioni sui punteggi di rischio nel contesto dell'applicazione transfrontaliera.
- (3) L'articolo 9, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2006/22/CE impone alla Commissione di adottare, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa.
- (4) Nello stabilire tale formula la Commissione dovrebbe tenere conto di tutte le infrazioni che possono incidere sul fattore di rischio delle imprese, incluse le infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> e delle infrazioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>.
- (5) La formula comune dovrebbe prendere in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014.
- (6) La formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa dovrebbe contribuire in modo significativo all'armonizzazione delle prassi in materia di controlli in tutta l'Unione, garantendo che tutti i conducenti e le imprese di trasporto siano trattati allo stesso modo per quanto riguarda i controlli e le sanzioni ai sensi delle norme applicabili dell'Unione.

<sup>(1)</sup> GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

- (7) Le misure previste dal presente regolamento, qualora comportino il trattamento di dati personali, dovrebbero essere attuate conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e della vita privata, in particolare il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup> e, ove applicabile, la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup>.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

La formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa di trasporto e le prescrizioni relative alla sua applicazione sono stabilite nell'allegato.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 2 maggio 2022

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(6)</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>(7)</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

## ALLEGATO

**FORMULA COMUNE PER CALCOLARE IL FATTORE DI RISCHIO DELLE IMPRESE DI TRASPORTO E  
PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA SUA APPLICAZIONE**

- 1) Il fattore di rischio complessivo di un'impresa di trasporto è calcolato utilizzando la seguente formula comune:

$$R = \left( \frac{\sum_i \frac{n_{iIPG} \times v_{IPG} + n_{iIMG} \times v_{IMG} + n_{iIG} \times v_{IG} + n_{iIM} \times v_{IM}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

dove:

- R — il fattore di rischio complessivo dell'impresa;  
 n — il numero di infrazioni di un determinato tipo per singolo controllo (tutti i tipi di controlli);  
 i — singolo controllo;  
 v — punteggio ponderato a seconda del tipo/della gravità dell'infrazione (IM/IG/IMG/IPG);  
 IPG — infrazione più grave;  
 IMG — infrazione molto grave;  
 IG — infrazione grave;  
 IM — infrazione minore;  
 N — numero di veicoli controllati durante un singolo controllo;  
 r — numero totale di controlli nei confronti dell'impresa;  
 g — ponderazione per l'uso del tachigrafo intelligente a norma del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014.

- 2) Nell'applicare la formula comune si utilizzano i principi e gli elementi elencati qui di seguito.
- 3) Il periodo di tempo durante il quale un'infrazione è conteggiata nella formula è di due anni.
- 4) Gli operatori dei trasporti sono classificati, sulla base del loro punteggio, nelle fasce di rischio seguenti:
- operatori sui quali non sono stati effettuati controlli (fascia grigia);
  - 0-100 punti – operatori a rischio basso (fascia verde);
  - 101-200 punti – operatori a rischio medio (fascia gialla);
  - 201 punti o più – operatori a rischio elevato (fascia rossa).
- 5) Il punteggio ponderato di un controllo individuale («i») è calcolato applicando i fattori di ponderazione («v») seguenti a seconda del tipo di infrazione:
- IM = 1;  
 IG = 10;  
 IMG = 30;  
 IPG = 90.
- 6) Il fattore di rischio finale di un'impresa tiene conto del numero totale di controlli effettuati («r»), sia su strada sia nei locali dell'impresa, compresi i controlli durante i quali non sono state rilevate infrazioni.
- 7) I controlli durante i quali non sono rilevate infrazioni sono registrati con zero punti.
- 8) Il punteggio ponderato di un singolo controllo tiene conto di tutti i veicoli controllati («N»).

- 9) La data dell'infrazione tenuta in considerazione nella formula comune è considerata la data in cui l'infrazione è divenuta definitiva, ossia non più soggetta a riesame. Le infrazioni sono conteggiate una sola volta nella formula.
  - 10) Se durante un controllo nei locali di un'impresa di trasporto si accerta che l'intero parco veicoli è dotato di tachigrafo intelligente in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014, il punteggio finale è moltiplicato per un fattore pari a 0,9 («g»).
-