



Carte tachigrafiche e registrazione dei 56 gg di attività Indicazioni della Commissione U.E.

FAI INFORMA 031/2025 – NORME AUTOTRASPORTO

La Fai di Torino informa che il MIT ha inviato un documento elaborato dalla Commissione U.E (vedi allegato), dove si fa chiarezza su alcune implicazioni legate al nuovo obbligo per i conducenti, in vigore dal 31 dicembre u.s, di fornire – in occasione di un controllo su strada – le registrazioni delle attività svolte nella giornata in corso e nei 56 gg precedenti al controllo.

Nel documento (disponibile solo in inglese), la Commissione risponde alle seguenti quattro domande:

1.Come possono i conducenti ottemperare all’obbligo di esibire i registri degli ultimi 56 giorni a partire dal 31 dicembre 2024.

La Commissione conferma quanto già affermato nelle nostre precedenti informative (vedi, in ultimo, la nota FAI Conftrasporto CIR24381 del 30 dicembre u.s), in ordine alla possibilità che le carte tachigrafiche rilasciate prima dell’agosto 2023 non abbiano memoria sufficiente per contenere le registrazioni del nuovo periodo richiesto. Ciò – evidenzia la Commissione – potrebbe dipendere dai frequenti cambi di attività effettuati dagli autisti in un periodo di 56 gg (cosa che avviene, ad esempio, nei casi di utilizzo ripetuto delle funzioni “out of scope”. “traghetto”, cambio di nazione alla frontiera, ecc..).

Pertanto, fino a quando il conducente non otterrà l’ultima versione della carta tachigrafica, per la Commissione sono possibili le seguenti opzioni per ottemperare al nuovo obbligo:

- I conducenti possono conservare registrazioni o stampe delle loro attività per il periodo continuativo degli ultimi 56 giorni; e/o
- Gli operatori (quindi, le imprese di autotrasporto) possono organizzarsi in modo che tali conducenti siano in grado di mostrare, durante un controllo su strada, le attività dei giorni che potrebbero mancare nelle registrazioni. Ad esempio, questi possono fornire all’autista una copia dei dati scaricati dalla carta del conducente, conformemente all’articolo 33(2) del regolamento (UE) n. 165/2014;

- Gli Stati membri potrebbero richiedere la sostituzione di determinate carte del conducente, conformemente all'articolo 26 (7bis) del [regolamento \(UE\) n. 165/2014](#). Infatti, la norma in questione stabilisce che *“L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.”*. Va detto che l'Italia, fino ad oggi, non ha fornito indicazioni in tal senso e, a questo proposito è emblematico quanto affermato dal Ministero dell'Interno nella sua circolare dello scorso 27 dicembre (commentata con la nota FAI Conftrasporto già citata), dove è stato ribadito che *“non sussistendo alcun obbligo di sostituzione della carta la cui memoria non riesce a registrare tutte le attività svolte nei 56 giorni antecedenti a quello in corso, per mostrare agli organi di controllo le attività svolte negli ultimi 56 giorni, sarà opportuno procedere alla stampa delle stesse al fine di evitare la perdita dei dati”*.

2. In che modo i conducenti possono dimostrare di aver attraversato la frontiera finché non guidano un veicolo con un tachigrafo intelligente versione 2 e sono in possesso di una carta conducente del tachigrafo intelligente versione 2?

Dal 1° gennaio u.s, tutti i veicoli che operano in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione devono essere muniti di un tachigrafo digitale intelligente di seconda generazione (per quelli che montano un tachigrafo intelligente di prima generazione, la sostituzione può essere operata, invece, entro il 18 agosto 2025). In merito, ricordiamo tuttavia che l'Italia ha aderito all'invito del Comitato del trasporto stradale della D.G.Move, di riconoscere una periodo transitorio fino al prossimo 28 febbraio, in cui i mezzi impiegati in trasporti internazionali eventualmente trovati non in regola con questa prescrizione, non vengono sanzionati.

La Commissione ha ricordato che il nuovo tachigrafo registra in automatico gli attraversamenti di frontiera anche se il conducente dovesse utilizzare una carta tachigrafica non in linea con gli standard più recenti (come già scritto, si tratta di quelle rilasciate prima dell'agosto 2023); pertanto, anche in questo caso il conducente non dovrà inserire manualmente l'attraversamento della frontiera (come, invece, deve fare se utilizza ancora la prima versione del tachigrafo intelligente), tenuto conto che le autorità di controllo possono, ove necessario, controllare in memoria i dati del tachigrafo.

Qualora i conducenti avessero condotto veicoli diversi negli ultimi 56 giorni, le autorità di controllo possono comunque controllare se detti mezzi fossero dotati di tachigrafo intelligente versione 2, il che potrebbe spiegare perché gli attraversamenti di frontiera non sono stati registrati manualmente sulla carta del conducente.

3. Carte del conducente emesse da Paesi dell'AETR.

La carta del conducente deve essere emessa dal paese in cui i conducenti hanno la loro residenza normale. La residenza normale è definita allo stesso modo sia nell'AETR che nel regolamento (UE) n. 165/2014. Un conducente impegnato in operazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'AETR, pertanto, è soggetto alle norme dell'AETR e non alle disposizioni derivanti dal regolamento (UE) n. 165/2014, come la registrazione manuale degli attraversamenti di frontiera o l'obbligo di presentare le attività degli ultimi 56 giorni.

Tuttavia, nel momento in cui questo soggetto lavora alle dipendenze di un'impresa di autotrasporto europea, egli deve osservare le disposizioni del Regolamento (UE) 165/2014 sul tachigrafo. In tal caso la residenza normale del conducente diventa quella del Paese U.E in cui lavora, per cui è responsabilità del datore di lavoro garantire che il conducente rispetti la normativa UE sui tachigrafi.

4. In quali paesi extra UE AETR i veicoli possono essere dotati di un tachigrafo intelligente e possono essere emesse carte tachigrafiche intelligenti?

I paesi che hanno norme identiche a quelle UE in materia di tachigrafo intelligente sono: Regno Unito, Norvegia, Liechtenstein, Islanda e Svizzera.

Tra le parti contraenti del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, i seguenti paesi hanno ottenuto certificati crittografici per tachigrafi intelligenti dalla Commissione, che consentono loro di emettere carte tachigrafiche intelligenti: Bosnia Erzegovina e Serbia.

I veicoli immatricolati in Ucraina possono essere dotati di un tachigrafo intelligente e l'Ucraina ha la possibilità di sviluppare la propria infrastruttura per tachigrafi intelligenti (inclusa l'emissione di carte).