



## Tachigrafo intelligente di seconda generazione Ulteriori indicazioni della Commissione U.E.

### FAI INFORMA 081/2026 – NORME AUTOTRASPORTO

La Fai di Torino informa che la Commissione U.E ha effettuato alcuni aggiornamenti nella [pagina dedicata alle FAQ](#) sul tachigrafo intelligente di ultima generazione (G2V2), che vanno ad integrare i primi chiarimenti offerti nel Gennaio 2025, subito dopo l'entrata in vigore (dal 31.12.2024) dell'obbligo di montaggio del predetto tachigrafo su tutti i veicoli di massa superiore alle 3,5 ton impiegati in trasporti internazionali (scadenza differita al 18 agosto 2025, per i veicoli impiegati in trasporti internazionali dotati del tachigrafo intelligente di prima generazione G2V1).

Si tratta, in particolare, di alcune precisazioni non particolarmente impattanti, soprattutto quelle contenute nel primo raggruppamento di FAQ dedicato alla *“Registrazione manuale degli attraversamenti di frontiera”* che, proprio alla luce di quanto affermato sopra, **non sono più attuali**. Infatti, come è riportato anche nella [FAQ n.1](#), il nuovo tachigrafo intelligente di ultima generazione *“registra automaticamente gli attraversamenti di frontiera”*, per cui non vi è più la necessita di inserimento manuale del simbolo della nazione ad inizio e fine attività (vedi anche la nota n.4 dell'informativa del Ministero dell'interno del 9 agosto 2023).

Sempre la [FAQ n. 1](#) del primo raggruppamento ricorda che *“tutti i veicoli commerciali leggeri la cui massa massima ammissibile è compresa tra 2,5 e 3,5 tonnellate e che sono impiegati in attività di trasporto internazionale o di cabotaggio dovranno essere dotati di questo tachigrafo (n.d.r intelligente di seconda generazione) a partire dal 1° luglio 2026, in applicazione dell'articolo 2(1) del regolamento (CE) n. 561/2006”*. A questo proposito, i Ministeri competenti (MIT e Interno) stanno lavorando a delle istruzioni sulla gestione di tale adempimento, che ci riserviamo di commentare una volta emanate.

Per quanto concerne il [secondo gruppo di FAQ](#) sul *“Processo di Retrofit del Tachigrafo intelligente”*, la [domanda n. 1](#) evidenzia la circostanza ben nota che, in un numero limitato di casi, per alcune carte tachigrafiche rilasciate nel periodo agosto 2020 – agosto 2023, potrebbe

esserci il problema della capienza di archiviazione insufficiente a memorizzare le attività di guida, pause e riposi del conducente degli ultimi 56 gg, oltre alla giornata in corso. In questi casi, la scrivente, a suo tempo, aveva suggerito di richiedere ad Unioncamere la sostituzione della carta tachigrafica, per evitare problemi di questo genere. Tuttavia, qualora il conducente non vi abbia provveduto ed intenda arrivare alla scadenza naturale della sua carta, la FAQ chiarisce che:

- la sovrascrittura dei dati sulle carte del conducente versione 1 è al di fuori del controllo del conducente e non costituisce, in linea di principio, una violazione delle norme sulle carte tachigrafiche;
- gli agenti deputati al controllo dovrebbero verificare che i dati mancanti non siano reperibili nel tachigrafo del veicolo controllato. Se non fosse possibile il recupero dal tachigrafo, i conducenti e gli operatori hanno la possibilità di:
- far sì che l'impresa di trasporto invii elettronicamente al proprio conducente una copia dei dati precedentemente scaricati, conformemente all'articolo 33, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014; oppure
- richiedere all'autista di conservare le stampe dei registri delle proprie attività per il periodo consecutivo degli ultimi 56 giorni.

La domanda n.3 si riferisce alle carte del conducente emesse da paesi extra UE aderenti all'AETR.

In questo caso, riprendendo i chiarimenti già forniti nel Gennaio 2025, la Commissione afferma che nel momento in cui il conducente di un Paese aderente all'AETR inizia a lavorare alle dipendenze di un'impresa di autotrasporto europea, egli sarà soggetto alle disposizioni in materia di tempi di guida e riposo e sul cronotachigrafo previste dalle norme U.E. Pertanto, alla scadenza della carta "AETR" è responsabilità del conducente e dell'operatore di trasporto garantire, ove opportuno, che il conducente richieda una nuova carta del conducente allo Stato membro dell'UE in cui ha stabilito la propria residenza abituale.

Inoltre, è possibile che una carta del conducente rilasciata da un Paese AETR non UE sia priva di alcune funzionalità della carta tachigrafica di ultima generazione. In tal caso, riprendendo il chiarimento della domanda n.1, il conducente deve comunque essere in grado di dimostrare l'attività prestata nei 56 gg precedenti (oltre a quello del controllo) e, a tal fine, può comunque richiedere la sostituzione della sua carta.

Infine, la domanda n. 5 contiene alcuni esempi di veicoli impiegati (in tutto o in parte) in operazioni di trasporto al di fuori dello Stato membro di immatricolazione, per valutare se siano o meno soggetti all'obbligo del retrofit:

- Esempio 1. Trasporto effettuato con veicolo immatricolato nella U.E, tra un Paese U.E ed altro soggetto all'AETR (es, veicolo immatricolato in Romania, impegnato in un trasporto tra la Romania e la Macedonia del Nord passando per la Bulgaria). Sul veicolo può anche non essere montato un tachigrafo intelligente di ultima generazione, trattandosi di un trasporto non assoggettato al Regolamento 165/2014.
- Esempio 1 bis. Il veicolo del 1° esempio effettua un trasporto in ambito U.E o tra l'U.E e la Svizzera o paesi del SEE. In tal caso, sul mezzo va montato il tachigrafo intelligente G2V2
- Esempio 2. Il veicolo, nell'esecuzione di un trasporto nazionale, transita attraverso uno Stato membro (es in quanto si tratta del percorso più breve). In tal caso, il mezzo non è considerato impegnato in un trasporto internazionale, per cui non scatta nessun obbligo di retrofit.