



CORTE COME FARE #11

Valutare l'obbligo di installare un tachigrafo sui veicoli commerciali leggeri.

©CORTE 2026 - Tutti i diritti riservati

INTRODUZIONE

Il presente documento è una guida autorevole ma non vincolante. Si basa sulle consolidate prassi di applicazione delle norme nel settore dei veicoli pesanti e trae spunto dalle discussioni tenutesi durante le riunioni del gruppo di lavoro CORTE sull'applicazione delle norme, dalle riunioni del gruppo di lavoro CORTE sull'applicazione delle norme, dai chiarimenti già forniti dalla Commissione europea, dalle sessioni di formazione CORTE-ELA, nonché da documenti guida come TRACE.

A partire dal 1° luglio 2026, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera aa), del regolamento (CE) n. 561/2006, i veicoli commerciali leggeri (LCV) impiegati in operazioni di "trasporto internazionale" o "cabotaggio" nell'UE, nel Regno Unito, in Svizzera e nei paesi SEE devono rispettare le norme relative ai tempi di guida e di riposo stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006. Di conseguenza, i veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere dotati di un "tachigrafo", uno strumento per registrare l'attività del conducente al fine di verificarne il rispetto.

Per iniziare a valutare se un veicolo commerciale leggero necessita di un tachigrafo, informatevi prima sull'argomento consultando il documento CORTE BASICS sui veicoli commerciali leggeri. Dopodiché, consultate le sezioni seguenti.

- **SEZIONE 1** presenta 6 criteri cumulativi. Dal 1° luglio 2026, i veicoli commerciali leggeri che soddisfano tutti e 6 i criteri devono essere dotati di tachigrafo.
- **SEZIONE 2** Il testo illustra i concetti che possono aiutare a valutare se un veicolo commerciale leggero (LCV) necessita di un tachigrafo.
- **SEZIONE 3** Il corso tratta i concetti rilevanti per l'utilizzo del tachigrafo e per i conducenti di veicoli commerciali leggeri.
- **SEZIONE 4** Fornisce esempi di scenari e relative soluzioni.

Le quattro sezioni di questo documento, considerate nel loro insieme, sono utili per comprendere se un veicolo commerciale leggero (LCV) necessita di un tachigrafo e, al contempo, forniscono soluzioni a scenari complessi che possono emergere a causa dei diversi impieghi di tali veicoli.

NOTA: In questo documento, il termine "tachigrafo" si riferisce all'ultima versione del dispositivo. Attualmente, la versione più recente è il tachigrafo di seconda generazione, versione 2 (G2V2) con funzionalità OSNMA. Pertanto, i veicoli commerciali leggeri (LCV) devono essere equipaggiati con questa versione del tachigrafo.

Il documento fa anche riferimento a una "carta del conducente": si tratta di una carta utilizzata dal tachigrafo per identificare i conducenti e registrare le loro attività. Ogni conducente può possedere una sola carta del conducente, che deve essere rilasciata da un'autorità competente del paese in cui il conducente ha la propria residenza abituale.

SEZIONE 1

Un veicolo commerciale leggero necessita di un tachigrafo se si verificano le seguenti condizioni: 6 cumulativi criteri forniti in

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è rispettato:

<p>1. LUCE COMMERCIALE VEICOLO</p>	<p>Il veicolo deve essere un veicolo commerciale leggero (LCV).</p> <p>La massa massima consentita del veicolo (compreso qualsiasi rimorchio o semirimorchio) deve essere superiore a 2,5 tonnellate e inferiore o uguale a 3,5 tonnellate.</p>
<p>2. PAESE DI REGISTRAZIONE</p>	<p>Il veicolo commerciale leggero (LCV) deve essere immatricolato in uno Stato membro dell'UE oppure in Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito.</p>
<p>3. TRASPORTO DI <small>MERCI TRASPORTATE DA AUTOCARRI PDLARI</small></p>	<p>Il veicolo commerciale leggero (LCV) deve essere impiegato nel trasporto di merci.</p>
<p>4. A NOLEGGIO O RICOMPENSA / CONTO PROPRIO</p>	<p>Il veicolo commerciale leggero (LCV) deve essere impiegato nel trasporto "commerciale": il veicolo commerciale leggero deve essere utilizzato per svolgere attività a pagamento o per conto proprio di un'azienda o di un conducente.</p> <p>Veicoli commerciali leggeri esclusivamente Utilizzati per operazioni condotte per conto proprio, non richiedono il tachigrafo solo laddove la guida non sia l'attività principale del conducente.</p> <p>Per "trasporto non commerciale" si intende qualsiasi trasporto su strada, diverso dal trasporto a pagamento o per conto proprio, per il quale non si riceve alcuna remunerazione diretta o indiretta, che non genera direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per terzi e che non è collegato ad attività professionali o commerciali.</p>
<p>5. INTERNAZIONALE TRASPORTO O CABOTAGGIO ENTRO ISLANDA, LIECHTENSTEIN, NORVEGIA, SVIZZERA OR UK <small>UNIONE EUROPEA</small></p>	<p>L'operazione di trasporto deve essere un "internazionale" Operazioni svolte all'interno della zona geografica dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia, della Svizzera o del Regno Unito."</p> <p>Ciò significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • che l'operazione deve prevedere il carico e lo scarico in due paesi diversi all'interno di questa zona geografica e, • che il viaggio non deve includere alcun paese al di fuori dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia, della Svizzera o del Regno Unito. <p>Veicoli commerciali leggeri che eseguono "cabotaggio" Anche le operazioni di cabotaggio rientrano nell'ambito di applicazione e richiedono un tachigrafo. Un cabotaggio è un'operazione nazionale temporanea, a pagamento, in un paese (nell'UE o in Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito) diverso da quello in cui il veicolo commerciale leggero è immatricolato.</p>
<p>6. REGOLAMENTAZIONE (CE) NO 561/2006 OBBLIGATORIO <small>FARE DOMANDA A</small></p>	<p>L'operazione deve rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>Se l'operazione di trasporto coinvolge (sia all'inizio che alla fine o durante il transito) qualsiasi paese diverso dagli Stati membri dell'UE, dall'Islanda, dal Liechtenstein, dalla Norvegia, dalla Svizzera o dal Regno Unito, allora il regolamento (CE) n. 561/2006 non si applica e un LCV esclusivamente chi è impegnato in queste operazioni non ha bisogno di un tachigrafo.</p>

SEZIONE 2

Nel valutare se un veicolo commerciale leggero necessita di un tachigrafo, occorre tenere presenti anche i seguenti concetti.

<p>Paese di provenienza dei veicoli commerciali leggeri</p> <p>Registrazione</p>	<p>Il paese di immatricolazione del veicolo commerciale leggero (LCV) è fondamentale per stabilire se tale veicolo necessita o meno di un tachigrafo.</p> <p>Dal 1° luglio 2026 l'obbligo di installare un tachigrafo si applica solo ai veicoli commerciali leggeri registrato in Stato membro dell'UE, Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito, se tutti i criteri descritti in SEZIONE 1 SEZIONE 1 sono rispettate le disposizioni del presente documento.</p> <p>L'obbligo di installare un tachigrafo non si applica ai veicoli commerciali leggeri registrato all'esterno dell'UE, l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia, la Svizzera o il Regno Unito. Ciò vale anche quando tali veicoli effettuano operazioni di trasporto internazionale (o cabotaggio) all'interno dell'UE che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.</p>	<p>Base:L'articolo 3 (1) del regolamento (UE) n. 165/2014 stabilisce che i tachigrafi devono essere installati e utilizzati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro.</p> <p>Tale obbligo è stato adottato anche da Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera e Regno Unito.</p> <p>Tuttavia, non esiste alcuna base giuridica che estenda tale obbligo ai veicoli commerciali leggeri immatricolati in paesi diversi dagli Stati membri dell'UE, dall'Islanda, dal Liechtenstein, dalla Norvegia, dalla Svizzera o dal Regno Unito. L'accordo AETR non ha esteso il suo ambito di applicazione ai veicoli commerciali leggeri.</p>
<p>Veicoli commerciali leggeri nel settore merci</p> <p>Differenza tra trasporto passeggeri</p>	<p>Dal 1° luglio 2026 l'obbligo di installare un tachigrafo si applica solo a coloro Veicoli commerciali leggeri impiegati nel trasporto di merci, se soddisfano tutti i criteri elencati in SEZIONE 1 SEZIONE 1 di questo documento.</p> <p>I veicoli adibiti al trasporto di passeggeri rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006. indipendentemente dal loro peso se sono costruiti o permanentemente adattati per trasportare più di 9 persone, incluso il conducente, e sono destinati a tale scopo.</p> <p>Pertanto qualsiasi veicolo commerciale leggero (LCV) costruito o adattato in modo permanente per trasportare più di 9 persone, incluso il conducente dovrebbero già essere dotati di tachigrafi; La data del 1° luglio 2026 non è rilevante per tali veicoli commerciali leggeri.</p>	<p>Base:Articolo 2.1 (b) del regolamento (CE) n. 561/2006 che stabilisce che il regolamento si applica ai veicoli <i>che sono costruite o permanentemente adattate per trasportare più di nove persone, incluso il conducente, e sono destinate a tale scopo.</i></p>

Conto personale ma attività principale di l'autista non sta guidando

Dal 1° luglio 2026 l'obbligo di installare un tachigrafo si applica solo ai veicoli commerciali leggeri che sono **utilizzato per condurre operazioni a titolo oneroso o a pagamento OPPURE per conto proprio di un'azienda o di un conducente**, se soddisfano tutti i criteri elencati in **SEZIONE 1 SEZIONE 1** di questo documento.

I veicoli commerciali leggeri utilizzati per operazioni svolte per conto proprio non necessitano di tachigrafo **soltanto** dove la guida non è l'attività principale del conducente.

Attività principale: La direttiva (UE) 2022/2561 nel suo considerando spiega *"In generale, la guida non è considerata l'attività principale del conducente se occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile complessivo. Tuttavia, i paesi potrebbero utilizzare regole e percentuali diverse per determinare cosa si intende per "attività principale"*.

Quando i conducenti dichiarano che la guida non è la loro "attività principale", è nel loro interesse fornire agli agenti delle forze dell'ordine tutte le informazioni pertinenti a supporto di tale affermazione e sostenere di non aver bisogno del tachigrafo.

Gli automobilisti non possono essere obbligati a esibire i documenti, ma sono incoraggiati a farlo per agevolare i controlli rapidi ed evitare eventuali sanzioni.

La verifica dell'"attività principale" del conducente potrebbe essere più semplice presso la sede aziendale che su strada. Presso la sede aziendale è possibile condividere documenti come turni di lavoro, orari di servizio, attestazioni di attività e registri aziendali.

Strumenti come il **Modulo sulle regole sociali di IMI** **Organismi di collegamento interno** Possono essere utilizzati anche per il coordinamento con il paese di immatricolazione del veicolo commerciale leggero. Tali strumenti possono facilitare l'ottenimento e la condivisione di informazioni da parte delle autorità di controllo.

Base: Articolo 3(ha) del regolamento (CE) n. 561/2006, che stabilisce tale eccezione.

Per "conto personale" si intende: L'articolo 1(5) del regolamento (CE) n. 1072/2009 indica **5 condizioni cumulative** requisiti da soddisfare prima che un'operazione di trasporto possa essere considerata "in conto proprio":

- (i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state vendute, acquistate, affittate o noleggiate, prodotte, estratte, lavorate o riparate dall'impresa,
- (ii) lo scopo del viaggio è quello di trasportare le merci da o verso l'impresa o di spostarle, sia all'interno che all'esterno dell'impresa per le proprie esigenze,
- (iii) i veicoli a motore utilizzati per tale trasporto sono guidati da personale impiegato dall'impresa o messo a sua disposizione in virtù di un obbligo contrattuale,
- (iv) i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa, sono stati acquistati da essa a rate o sono stati noleggiati a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni della direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 gennaio 2006 sull'uso di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (1), e
- (v) tale trasporto non è altro che accessorio all'attività complessiva dell'impresa;

<p>Operazioni a cui Regolamento 561 si applica</p>	<p>Dal 1° luglio 2026 l'obbligo di installare un tachigrafo si applica solo ai veicoli commerciali leggeri che effettuano operazioni internazionali o di cabotaggio alle quali si applica il regolamento (CE) n. 561/2006, se tutti i criteri descritti in SEZIONE 1 SEZIONE 1 sono rispettate le disposizioni del presente documento.</p> <p>Solo i veicoli commerciali leggeri che Mai Lo svolgimento di operazioni internazionali o di cabotaggio rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 non richiede l'uso del tachigrafo.</p> <p>I veicoli commerciali leggeri (LCV) immatricolati al di fuori di uno Stato membro dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia, della Svizzera o del Regno Unito, che svolgono attività rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, non sono tenuti a essere dotati di tachigrafo. L'obbligo del tachigrafo si applica solo ai veicoli commerciali leggeri immatricolati in uno Stato membro dell'UE, in Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito.</p>	<p>Base: Articolo 2(2) del regolamento (CE) n. 561/2006, che stabilisce che il regolamento si applica alle operazioni di trasporto tra gli Stati membri dell'UE, l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia e la Svizzera e articolo 3 (1) del regolamento (UE) n. 165/2014 che stabilisce che i tachigrafi devono essere installati e utilizzati nei veicoli ai quali si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>Accordo di cooperazione e commercio tra UE e Regno Unito (TCA), che estende il suo ambito di applicazione alle operazioni di trasporto tra UE e Regno Unito.</p> <p>I seguenti viaggi rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'Accordo di libero scambio UE-Regno Unito (EU-UK TCA):</p> <table border="1" data-bbox="1420 703 2141 1054"> <thead> <tr> <th>Paese di inizio/fine</th> <th>Paese di transito</th> <th>Paese di inizio/fine</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stato membro dell'UE 1</td> <td>-</td> <td>Stato membro dell'UE 2</td> </tr> <tr> <td>Stato membro dell'UE</td> <td>-</td> <td>Paese SEE/CH</td> </tr> <tr> <td>Stato membro dell'UE</td> <td>-</td> <td>Regno Unito</td> </tr> <tr> <td>Stato membro dell'UE 1</td> <td>Stato membro dell'UE 2</td> <td>Stato membro dell'UE 3</td> </tr> <tr> <td>Stato membro dell'UE 1</td> <td>Paese SEE/CH</td> <td>Stato membro dell'UE 2</td> </tr> <tr> <td>Stato membro dell'UE</td> <td>Paese SEE/CH</td> <td>Paese SEE/CH</td> </tr> <tr> <td>Paese SEE/CH</td> <td>Stato membro dell'UE</td> <td>Paese SEE/CH</td> </tr> <tr> <td>Stato membro dell'UE</td> <td>Regno Unito</td> <td>Stato membro dell'UE</td> </tr> <tr> <td>Regno Unito</td> <td>Stato membro dell'UE</td> <td>Regno Unito</td> </tr> </tbody> </table> <p>SEE = Islanda, Liechtenstein e Norvegia; CH = Svizzera; UK = Regno Unito</p>	Paese di inizio/fine	Paese di transito	Paese di inizio/fine	Stato membro dell'UE 1	-	Stato membro dell'UE 2	Stato membro dell'UE	-	Paese SEE/CH	Stato membro dell'UE	-	Regno Unito	Stato membro dell'UE 1	Stato membro dell'UE 2	Stato membro dell'UE 3	Stato membro dell'UE 1	Paese SEE/CH	Stato membro dell'UE 2	Stato membro dell'UE	Paese SEE/CH	Paese SEE/CH	Paese SEE/CH	Stato membro dell'UE	Paese SEE/CH	Stato membro dell'UE	Regno Unito	Stato membro dell'UE	Regno Unito	Stato membro dell'UE	Regno Unito
Paese di inizio/fine	Paese di transito	Paese di inizio/fine																														
Stato membro dell'UE 1	-	Stato membro dell'UE 2																														
Stato membro dell'UE	-	Paese SEE/CH																														
Stato membro dell'UE	-	Regno Unito																														
Stato membro dell'UE 1	Stato membro dell'UE 2	Stato membro dell'UE 3																														
Stato membro dell'UE 1	Paese SEE/CH	Stato membro dell'UE 2																														
Stato membro dell'UE	Paese SEE/CH	Paese SEE/CH																														
Paese SEE/CH	Stato membro dell'UE	Paese SEE/CH																														
Stato membro dell'UE	Regno Unito	Stato membro dell'UE																														
Regno Unito	Stato membro dell'UE	Regno Unito																														
<p>Operazioni a cui Regolamento 561fa non fare domanda a</p>	<p>Operazioni internazionali o di cabotaggio che coinvolgono un paese diverso da Gli Stati membri dell'UE, l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia, la Svizzera e il Regno Unito sono esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>Pertanto, i veicoli commerciali leggeri esclusivamente impegnato in operazioni internazionali verso, attraverso o da un paese diverso dagli Stati membri dell'UE, dall'Islanda, dal Liechtenstein, dalla Norvegia, dalla Svizzera o dal Regno Unito, non sono tenuti ad essere dotati di un</p>	<p>Base: L'articolo 2(3) del regolamento (CE) n. 561/2006 stabilisce che il regolamento non si applica ai trasporti internazionali al di fuori dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia e della Svizzera, e l'articolo 3(1) del regolamento (UE) n. 165/2014 stabilisce che i tachigrafi devono essere installati e utilizzati nei veicoli ai quali si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.</p>																														

	<p>tachigrafo, anche se sono registrati all'interno dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia, della Svizzera o del Regno Unito.</p> <p>Ciò vale anche per i veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'UE, in Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito, che esclusivamente eseguire operazioni di trasporto all'interno dell'UE, Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito, tramite transitare attraverso un paese diverso da questi Tali veicoli commerciali leggeri non necessitano di tachigrafo, poiché il regolamento (CE) n. 561/2006 non si applica ad essi.</p> <p>Tuttavia, può essere difficile garantire che tali veicoli commerciali leggeri non svolgano mai operazioni di trasporto rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006. Pertanto, si raccomanda di dotarli di un tachigrafo qualora sussista la possibilità che svolgano operazioni rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.</p>	<p>Accordo di cooperazione e commercio (TCA) tra UE e Regno Unito in relazione al Regno Unito e agli Stati membri dell'UE.</p>
<p>trasporto nazionale</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri non richiedono un tachigrafo se sono registrati nell'UE, in Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito e sono esclusivamente impegnati nel trasporto nazionale all'interno del paese di immatricolazione (ossia il punto di partenza e il punto di arrivo si trovano nello stesso paese).</p>	<p>Base: Ai sensi dell'articolo 2(1) (aa) del regolamento (CE) n. 561/2006, rientrano nel suo ambito di applicazione solo i veicoli commerciali leggeri che effettuano trasporti internazionali.</p>
<p>trasporto nazionale con transito</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri esclusivamente impegnati nel trasporto nazionale all'interno del paese di immatricolazione non richiedono un tachigrafo, anche quando tale operazione comporta il transito attraverso un altro Stato membro dell'UE o attraverso l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia o la Svizzera (ma non il Regno Unito).</p> <p>Se i punti di carico e scarico di un'operazione di trasporto si trovano nel paese di immatricolazione del veicolo commerciale leggero, il transito attraverso un altro Stato membro dell'UE o l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia o la Svizzera non altera la natura dell'operazione di trasporto. Essa continua a essere considerata trasporto nazionale.</p> <p>Si consiglia ai veicoli commerciali leggeri (LCV) impiegati in tali operazioni di essere muniti di un documento (ad esempio, contratto di trasporto o documento CMR) che attesti che l'operazione è di "trasporto nazionale". Ciò può agevolare i controlli di conformità.</p>	<p>Base: Questa visione trova sostegno nell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1072/2009, dove il trasporto internazionale è stato definito come <i>viaggio in veicolo il punto di partenza e il punto di arrivo di cui sono in due Stati membri diversi, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri</i>. Vedi anche Domande e risposte sulle disposizioni relative al tachigrafo previste dal Pacchetto Mobilità 1 (Esempio 2 in risposta alla domanda 5).</p> <p>NOTA: Alcuni paesi dell'UE richiedono che i veicoli che effettuano un trasporto nazionale transitando attraverso il loro territorio siano dotati di tachigrafo. Tuttavia, l'opinione comunemente accettata è che tali veicoli non necessitino di un tachigrafo, se esclusivamente impegnarsi nel trasporto nazionale.</p>

<p>trasporto nazionale come per gli scambi commerciali UE-Regno Unito e cooperazione Accordo</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri (LCV) immatricolati in uno Stato membro dell'UE, che effettuano operazioni di trasporto che iniziano e terminano nel loro paese di immatricolazione ma che comportano un transito attraverso il Regno Unito, è obbligatorio installare un tachigrafo.</p> <p>Lo stesso vale anche per i veicoli commerciali leggeri (LCV) immatricolati nel Regno Unito, che svolgono operazioni di trasporto che iniziano e terminano nel Regno Unito ma prevedono un transito attraverso l'UE.</p> <p>Pertanto, i veicoli commerciali leggeri che svolgono le seguenti tipologie di operazioni necessitano di un tachigrafo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - daIrlandaAIrlanda tramite l'Irlanda del Nord (territorio del Regno Unito), oppure - da/aRegno Unitoda/aIrlanda del Nord via Irlanda, o - daIrlanda del NordAIrlanda del Nord attraverso l'Irlanda. 	<p>Base:L'articolo 466 (2) dell'accordo commerciale e di cooperazione UE-Regno Unito (TCA) stabilisce che i veicoli impiegati nei viaggi descritti nel suo articolo 462 devono essere dotati di un tachigrafo.</p> <p>L'articolo 462 del TCA include <i>viaggi carichi con un veicolo dal territorio della Parte di stabilimento al territorio della stessa Parte con transito attraverso il territorio dell'altra Parte</i>.</p>
<p>Veicoli commerciali leggeri in funzione Operazione mista</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri che svolgono operazioni rientranti e non rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006. dovere essere dotato di tachigrafo.</p>	<p>Base:I veicoli commerciali leggeri non richiedono un tachigrafo, solo se sono esclusivamente impegnato in operazioni alle quali non si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.</p>

SEZIONE 3

Concetti relativi ai conducenti di veicoli commerciali leggeri e all'uso del tachigrafo.

<p>CPC per veicoli commerciali leggeri</p> <p>Conducenti</p>	<p>I conducenti di veicoli commerciali leggeri non sono tenuti a possedere un Certificato di Competenza Professionale (CPC).</p> <p>Tuttavia, le imprese di trasporto sono responsabili di garantire che i propri autisti siano adeguatamente formati e istruiti sul corretto funzionamento dei tachigrafi e devono effettuare controlli periodici per accertarsi che gli autisti li utilizzino correttamente. Le imprese di trasporto non devono offrire alcun incentivo, diretto o indiretto, ai propri autisti per incoraggiare l'uso improprio dei tachigrafi.</p>	<p>Base:L'articolo 1 della direttiva (UE) 2022/2561 esclude i conducenti che utilizzano veicoli per i quali è richiesta una patente di guida di categoria B. Esso include solo i conducenti che utilizzano veicoli per i quali è richiesta una patente di guida di categoria C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D o D + E.</p> <p>Articolo 33 (1) del regolamento (UE) n. 165/2014, che stabilisce obblighi per le imprese di trasporto in merito alla formazione e all'istruzione dei conducenti sull'uso dei tachigrafi.</p>
<p>Dati da precedenti 56 giorni</p>	<p>Durante i controlli, i conducenti sono tenuti a esibire la documentazione relativa alle proprie attività per il giorno del controllo e per i 56 giorni precedenti.</p> <p>Veicoli commerciali leggeri che soddisfano tutti i criteri in SEZIONE 1 I veicoli indicati nel presente documento devono essere dotati di tachigrafo a partire dal 1° luglio 2026. Di conseguenza, tutte le attività svolte fino al 30 giugno 2026 non rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>Pertanto, qualora i conducenti di tali veicoli commerciali leggeri siano soggetti a un controllo il 1° luglio 2026, non sono tenuti a fornire la documentazione relativa ai 56 giorni precedenti.</p> <p>L'applicazione di tale obbligo è progressiva a partire dal 1° luglio 2026. Per i controlli effettuati tra il 2 luglio 2026 e il 26 agosto 2026, i conducenti sono tenuti a presentare la documentazione solo per le attività svolte a partire dal 1° luglio 2026; successivamente, si applica l'obbligo generale di presentare la documentazione relativa ai 56 giorni precedenti.</p>	<p>Base:L'articolo 36 del regolamento (UE) n. 165/2014 stabilisce l'obbligo per i conducenti di fornire i dati relativi ai 56 giorni precedenti.</p> <p>Tuttavia, i veicoli commerciali leggeri che soddisfano tutti i criteri in SEZIONE 1 Il presente documento rientrerà nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 solo a partire dal 1° luglio 2026, non prima.</p>

<p>G2V2 tachigrafo con e senza OSNMA</p>	<p>I veicoli commerciali leggeri che soddisfano tutti i criteri in SEZIONE 1 SEZIONE 1 Le disposizioni del presente documento si applicano a partire dal 1° luglio 2026 e i veicoli devono essere equipaggiati con un tachigrafo G2V2 con funzionalità OSNMA. Si tratta della versione più recente del tachigrafo.</p> <p>Se un tachigrafo viene installato su un veicolo commerciale leggero prima del 1° luglio 2026 per ottemperare anticipatamente all'obbligo di legge, tale tachigrafo deve essere un tachigrafo G2V2 con funzionalità OSNMA.</p> <p>Un G2V2 senza La funzionalità OSNMA è accettabile solo per i veicoli commerciali leggeri immatricolati prima del 24 dicembre 2025.</p>	<p>Base: L'avviso di servizio per gli utenti Galileo (SNGU): 2025002 è entrato in vigore il 24 luglio 2025.</p> <p>E secondo il requisito TRA_023 del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, i veicoli immatricolati da 24 Dicembre 2025 deve avere una versione "finale" e non transitoria di G2V2 con funzionalità OSNMA installata (ovvero 5 mesi dopo la pubblicazione dell'Avviso di servizio).</p>
<p>Calibrazione di Velocità in tachigrafo per <small>Veicoli commerciali leggeri</small></p>	<p>Il tachigrafo registra la velocità del veicolo e segnala eventuali superamenti del limite di velocità.</p> <p>Tuttavia, a tale scopo, è necessario definire il limite massimo di velocità autorizzato e calibrare di conseguenza il tachigrafo.</p> <p>Nei paesi in cui non esistono limiti di velocità specifici per i veicoli commerciali leggeri, si raccomanda che le officine autorizzate calibrino i tachigrafi secondo le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o il limite massimo di velocità stabilito per le autostrade a livello nazionale, oppure - il limite massimo di velocità stabilito per le autostrade nella maggior parte degli Stati membri dell'UE. 	<p>Base: A livello UE non esiste alcuna prescrizione relativa ai limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri ai fini della calibrazione dei tachigrafi.</p>

<p>Autisti con un 'carta di guida' eseguire misto attività</p>	<p>Se i conducenti in possesso di una carta di guida svolgono attività miste, ovvero attività che rientrano e non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, allora:</p> <p><i>Per in campo attività devono utilizzare un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo e registrare le attività svolte inserendo la carta del conducente nel tachigrafo.</i></p> <p><i>Per fuori ambito attività devono documentazione il guida fuori ambito e qualsiasi lavoro diverso dalla guida come "altri lavori". Devono registrare anche qualsiasi periodi di disponibilità. E si raccomanda loro anche di registrare qualsiasi pause e riposi scattate durante questo periodo fuori ambito.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Laddove le attività non previste vengano svolte utilizzando un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo, è consigliato che i conducenti inseriscano la propria carta nel tachigrafo e selezionino la condizione "fuori ambito". In questo modo il tachigrafo può registrare facilmente le attività fuori ambito e i conducenti possono anche indicare eventuali pause o riposi effettuati durante il periodo fuori ambito. Questo metodo semplifica la creazione di una registrazione da parte del conducente (evitando noiose inserzioni manuali) e facilita i controlli di conformità. - Quando i conducenti non hanno accesso a un tachigrafo durante l'esecuzione di un'attività fuori ambito OPPURE quando la raccomandazione di cui sopra non viene seguita, il record deve essere creato: <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>O effettuando inserimenti manuali sulla carta del conducente quando viene inserita successivamente in un tachigrafo dopo il completamento dell'attività fuori ambito, O</i> ○ <i>Effettuando inserimenti manuali su un foglio di registrazione/stampa. L'uso di moduli di attestazione è consentito anche a questo scopo, ma si raccomanda che <u>modulo standard</u> viene utilizzato quello indicato dall'UE.</i> 	<p>Base–Articolo 3 del regolamento (UE) n. 165/2014 e articolo 6.5 del regolamento (CE) n. 561/2006. Chiarimento n. 5 della Commissione – Registrazione dell'attività mista di guida "inclusa" e "esclusa" dall'ambito di applicazione. Chiarimento n. 7 della Commissione – Registrazione e controllo delle attività e dei periodi di inattività dei conducenti quando sono lontani da un veicolo.</p> <p>NOTA 1: Quando svolge "attività al di fuori dell'ambito di applicazione", il lavoratore rimane comunque soggetto alla Direttiva UE sull'orario di lavoro e alla sua attuazione a livello nazionale, e i paesi possono richiedere ai conducenti di registrare le proprie attività al di fuori dell'ambito di applicazione in appositi registri, sulla base della legislazione nazionale, anziché con le modalità indicate nel Regolamento (CE) n. 561/2006. Spetta all'autorità di controllo valutare l'affidabilità di tali registri e decidere se accettarli come prova sufficiente a colmare la lacuna sulla carta del conducente.</p> <p>NOTA 2: Le autorità di controllo devono tenere presente che, ai sensi dell'articolo 6.5 del regolamento (CE) n. 561/2006, <i>guida fuori portata</i> <i>qualsiasi lavoro diverso dalla guida</i> deve essere registrata come "altro lavoro". Pertanto, questa attività non deve essere conteggiata come "riposo".</p> <p>NOTA 3: Il termine "Altri lavori" comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualsiasi guida fuori ambito, • Qualsiasi lavoro diverso dalla guida per la stessa azienda di trasporti o per un'altra. • Qualsiasi lavoro diverso dalla guida, all'interno o all'esterno del settore dei trasporti su strada. <p>Vedere la definizione fornita all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE.</p>
---	--	--

<p>Conducenti senza una "carta di guida" utilizzando un LCV dotato di tachigrafo</p>	<p>Conducenti sprovvisti di "carta di guida" non può svolgere attività rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006. Si tratta di una violazione.</p> <p>Tuttavia, a tali conducenti può essere assegnato l'uso di un LCV dotato di tachigrafo per svolgere attività fuori ambito (ad esempio trasporto nazionale). In tal caso, si raccomanda che tali conducenti selezionino il <i>fuori ambito</i> la funzione sul tachigrafo durante l'operazione di trasporto. Se i conducenti non sono in grado di farlo, possono esibire un documento che indica che stanno effettuando un viaggio fuori ambito.</p>	<p>Base–Sebbene non vi sia alcun obbligo per l'autista di farlo, ai fini della conformità può essere utile che gli autisti segnalino che il viaggio in questione non rientra nell'ambito di applicazione della normativa.</p>
<p><small>Veicoli commerciali leggeri utilizzati per</small> misto operazioni</p>	<p>Tali veicoli commerciali leggeri devono essere dotato di un tachigrafo, e il tachigrafo può essere impostato in modalità fuori ambito quando l'LCV viene utilizzato per operazioni fuori ambito.</p>	<p>Base–I veicoli commerciali leggeri non richiedono un tachigrafo, solo se sono esclusivamente impegnato in operazioni alle quali non si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>L'utilizzo della funzionalità "fuori ambito" del tachigrafo non è obbligatorio, ma può essere molto utile per creare registrazioni relative a operazioni non incluse nell'ambito di applicazione.</p>
<p><small>Veicoli commerciali leggeri utilizzati per</small> non-commerciale operazioni</p>	<p>Tali veicoli commerciali leggeri non richiedono un tachigrafo.</p> <p>Nei casi in cui un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo venga utilizzato per un'attività non commerciale (ad esempio un viaggio privato all'estero nel fine settimana per assistere a una partita di calcio con la famiglia), si raccomanda di non inserire alcuna scheda nel tachigrafo e di selezionare la funzione "fuori portata".</p>	<p>Base–Il regolamento (CE) n. 561/2006 non si applica al trasporto su strada effettuato da veicoli o complessi di veicoli con massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, utilizzati per il trasporto non commerciale di merci.</p>

SEZIONE 4

Esempi di scenari e soluzioni

Valutazione dell'obbligo di dotare i veicoli commerciali leggeri di un tachigrafo, tenendo conto della natura del percorso effettuato e del paese di immatricolazione.			
Caratteristiche del viaggio	LCV's Country Di Registrazione	Nell'ambito di applicazione dell'articolo 561 o TCA	Tachigrafo necessario
Trasporto internazionale di merci (ovvero paese di partenza e di arrivo diversi) o cabotaggio all'interno di UE, SEE, CH o Regno Unito, e Nessun coinvolgimento di paesi al di fuori dell'UE, dello Spazio economico europeo, della Svizzera o del Regno Unito, né all'inizio, né alla fine, né durante il transito.	Entro UNIONE EUROPEA, SEE, CH o Regno Unito	SÌ	SÌ
Trasporto internazionale di merci da, attraverso o verso paesi al di fuori dell'UE, del SEE, della Svizzera o del Regno Unito (ossia un paese al di fuori dell'UE, del SEE, della Svizzera o del Regno Unito è coinvolto all'inizio, alla fine o durante il transito). Oppure un cabotaggio in paesi al di fuori dell'UE, dello Spazio economico europeo, della Svizzera o del Regno Unito. Veicolo commerciale leggero esclusivamente intraprende questo viaggio e non compie mai nessun altro tipo di viaggio.	Entro UNIONE EUROPEA, SEE, CH o Regno Unito	NO	NO
Trasporto nazionale all'interno dell'UE, del SEE o della Svizzera (ossia inizio e fine del viaggio all'interno del paese di stabilimento) con o senza transito attraverso un altro paese dell'UE, del SEE o della Svizzera. Veicolo commerciale leggero esclusivamente intraprende questo viaggio e non compie mai nessun altro tipo di viaggio.	Entro UNIONE EUROPEA, SEE, CH o Regno Unito	NO	NO
Trasporto nazionale in uno Stato membro dell'UE (ossia partenza e arrivo nello stesso paese) con transito attraverso il Regno Unito Oppure trasporto nazionale nel Regno Unito (ossia partenza e arrivo nel Regno Unito) con transito attraverso l'UE	Entro UE o Regno Unito	SÌ	SÌ
Trasporto internazionale di merci (ovvero paese di partenza e di arrivo diversi) o cabotaggio all'interno di UE, SEE, CH o Regno Unito, e Nessun coinvolgimento di paesi al di fuori di UE, SEE, Svizzera o Regno Unito.	Al di fuori UNIONE EUROPEA, SEE, CH o Regno Unito	SÌ	NO
Trasporto di merci da, attraverso o verso paesi al di fuori dell'UE, del SEE, della Svizzera o del Regno Unito (ossia un paese al di fuori dell'UE, del SEE, della Svizzera o del Regno Unito è coinvolto all'inizio, alla fine o durante il transito). Oppure un cabotaggio in paesi al di fuori dell'UE, dello Spazio economico europeo, della Svizzera o del Regno Unito.	Al di fuori UNIONE EUROPEA, SEE, CH o Regno Unito	NO	NO

SEE = Islanda, Liechtenstein e Norvegia; CH = Svizzera; UK = Regno Unito; TCA UE-Regno Unito = Accordo di cooperazione e commercio tra UE e Regno Unito

NOTA:L'accordo AETR non si applica ai veicoli commerciali leggeri..

SCENARI E SOLUZIONI

ARGOMENTO	SCENARIO	SOLUZIONE
INTERNAZIONALE TRASPORTO	Un autista viene assunto da un'azienda ed effettua un viaggio tra la Germania (carico) e il Belgio (scarico) con un veicolo commerciale leggero per il trasporto di merci. Il veicolo deve essere dotato del dispositivo G2V2? Il veicolo è immatricolato in Germania.	<p>Sì, il veicolo necessita di un tachigrafo G2V2.</p> <p>IL 6 cumulativi criteri definiti in SEZIONE 1 SEZIONE 1 sono soddisfatti i requisiti di questo documento, ovvero:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il veicolo ha una massa compresa tra 2,5 e 3,5 T, 2. è registrata nell'UE, nello Spazio economico europeo, in Svizzera o nel Regno Unito 3. si tratta di trasportare merci 4. Lo fa a titolo oneroso/compenso o per conto proprio. 5. sta eseguendo un'operazione internazionale (all'interno dell'UE, SEE, CH o UK), 6. rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, <p>Il fatto che l'autista sia stato assunto non è rilevante.</p>
	L'uso del tachigrafo e della carta del conducente è obbligatorio per i veicoli commerciali leggeri che effettuano trasporti internazionali, quando il luogo di carico e quello di scarico non si trovano nello stesso paese?	<p>Si, a condizione che siano soddisfatti tutti i criteri menzionati in SEZIONE 1 SEZIONE 1 Se i requisiti di questo documento sono soddisfatti, i veicoli commerciali leggeri impiegati in questo tipo di operazioni di trasporto necessitano di un tachigrafo.</p> <p>È importante ricordare che l'operazione di trasporto deve essere "internazionale" "Operazioni all'interno dell'UE, Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito. Ciò significa che l'operazione deve prevedere il carico e lo scarico in due paesi diversi all'interno di questa zona geografica e il viaggio non deve includere alcun paese al di fuori di questi. Se un veicolo commerciale leggero (LCV) esegue questo tipo di operazioni, deve essere dotato di tachigrafo.</p>

<p>Veicolo commerciale leggero</p> <p>REGISTRATO FUORI DALL'UE</p>	<p>• Un veicolo commerciale leggero immatricolato al di fuori dell'UE deve essere dotato di un dispositivo G2V2?</p> <p>• Il veicolo commerciale leggero (LCV) è immatricolato in Kazakistan ed effettua un viaggio tra due Stati membri dell'UE, dove carica e scarica merci. Ha bisogno di un tachigrafo? E deve essere conforme alla normativa 561?</p>	<p>No, l'obbligo di installare un G2V2 non si applica ai veicoli commerciali leggeri registrato all'esterno UE, Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera o Regno Unito.</p> <p>Ciò vale anche quando tali veicoli effettuano operazioni di trasporto internazionale (o cabotaggio) all'interno dell'UE che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.</p>
<p>Veicolo commerciale leggero</p> <p>ESCLUSIVAMENTE ESECUZIONE NON 561 VIAGGI</p>	<p>• Un veicolo commerciale leggero (LCV) immatricolato in Spagna effettua solo viaggi tra Spagna e Francia, transitando per Andorra, per il trasporto di merci. Ha bisogno del tachigrafo?</p> <p>• Un veicolo commerciale leggero (LCV) immatricolato in Bulgaria, che carica merci in Bulgaria e le consegna in Turchia, deve essere dotato di un dispositivo G2V2, se svolge solo questa operazione?</p>	<p>No, un LCV non richiede un tachigrafo G2V2 se esclusivamente si impegna in tali operazioni.</p> <p>Poiché Andorra e Turchia sono paesi al di fuori dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia, della Svizzera o del Regno Unito, le operazioni da/ attraverso/da tali paesi non rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006.</p>
<p>DOMESTICO TRASPORTO</p>	<p>È corretto affermare che l'uso del tachigrafo (e quindi la sua installazione sul veicolo) e la carta del conducente non sono obbligatori per i veicoli commerciali leggeri utilizzati nel trasporto nazionale, quando sia il luogo di carico che quello di scarico si trovano nella Repubblica Ceca, paese di immatricolazione?</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri esclusivamente impegnati nel trasporto nazionale all'interno del paese di immatricolazione non Sono necessari il tachigrafo G2V2 e la relativa carta tachigrafica.</p> <p>Avrebbero bisogno di un tachigrafo G2V2 e di una carta tachigrafica, se oltre al trasporto nazionale effettuano anche operazioni internazionali all'interno dell'UE, SEE, CH o UK e a condizione che soddisfino tutti i criteri discussi in SEZIONE 1 SEZIONE 1 di questo documento.</p>

<p>DOMESTICO TRASPORTO</p>	<p>Durante un trasporto nazionale dal Belgio al Belgio, il transito attraverso i Paesi Bassi richiede che il veicolo commerciale leggero (LCV) immatricolato in Belgio sia munito di certificato G2V2?</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri esclusivamente impegnati nel trasporto nazionale all'interno del paese di immatricolazione non richiedono un tachigrafo, anche quando tale operazione comporta il transito attraverso un altro Stato membro dell'UE o attraverso l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia o la Svizzera.</p> <p>Se i punti di carico e scarico di un'operazione di trasporto si trovano nel paese di immatricolazione del veicolo commerciale leggero (LCV), il transito attraverso un altro Stato membro dell'UE o l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia o la Svizzera non altera la natura dell'operazione di trasporto. Essa continua a essere considerata trasporto nazionale.</p> <p>Si consiglia ai veicoli commerciali leggeri (LCV) impiegati in tali operazioni di essere muniti di un documento (ad esempio, contratto di trasporto o documento CMR) che attesti che l'operazione è di "trasporto nazionale". Ciò può agevolare i controlli di conformità.</p>
<p>CONTO PROPRIO e ATTIVITÀ PRINCIPALE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • È necessario installare un tachigrafo su un veicolo commerciale leggero (LCV) immatricolato in uno Stato membro dell'UE, utilizzato per l'assemblaggio dei prodotti dell'azienda? L'autista è un dipendente dell'azienda ed è responsabile dell'assemblaggio dei prodotti. L'attività prevede il trasporto delle merci dal Belgio alla Germania per l'assemblaggio. • Un'azienda con sede in Lussemburgo utilizza un veicolo commerciale leggero (LCV) immatricolato in Lussemburgo. Quando un macchinario si guasta presso la sede di un cliente in Spagna, un tecnico dell'azienda si reca in Spagna con l'LCV, munito degli attrezzi necessari, per smontare il macchinario. I pezzi rotti (ad esempio un motore) vengono poi trasportati alla filiale/officina dell'azienda in Francia per la riparazione. Questa attività rientra nelle norme relative ai tempi di guida e di riposo? L'LCV necessita di un tachigrafo? Si consideri che il trasporto è solo accessorio all'attività principale di riparazione, ma coinvolge diversi Stati membri (Lussemburgo, Spagna e Francia). 	<p>Veicoli commerciali leggeri utilizzati per operazioni condotte su account personale hanno bisogno di un tachigrafo se soddisfano tutti i criteri elencati in SEZIONE 1 SEZIONE 1 di questo documento.</p> <p>I veicoli commerciali leggeri utilizzati per operazioni svolte per conto proprio non necessitano di tachigrafo soltanto dove la guida non è l'attività principale del conducente.</p> <p>Negli scenari proposti, le merci sembrano essere trasportate per conto proprio dell'azienda. Tuttavia, tali veicoli non richiederanno il tachigrafo, a meno che non si possa dimostrare che la guida non è l'attività principale del conducente.</p> <p>La direttiva (UE) 2018/645 nel suo considerando spiega <i>"In generale, la guida non è considerata l'attività principale del conducente se occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile complessivo.</i> Tuttavia, i paesi potrebbero utilizzare regole e percentuali diverse per determinare cosa si intende per "attività principale".</p>

<p>CONTO PROPRIO e ATTIVITÀ PRINCIPALE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un'azienda vende lavatrici dal Lussemburgo al Belgio. La consegna viene effettuata da un veicolo commerciale leggero guidato da un venditore o un magazziniere (non un autista professionista). La qualifica professionale dell'autista è rilevante? Oppure è la natura commerciale del trasporto a determinare gli obblighi relativi al tachigrafo? • Un meccanico d'auto lavora 40 ore a settimana (a tempo pieno). Delle 8 ore lavorative giornaliere, guida per 2 ore tra i Paesi Bassi e la Germania con un veicolo commerciale leggero (LCV) per ritirare e consegnare auto. La guida quotidiana non è la sua attività principale, in quanto svolge principalmente il lavoro di meccanico d'auto. Il veicolo commerciale leggero utilizzato da questo autista necessita di un tachigrafo? E se questo meccanico guidasse per 8 ore in un solo giorno, ma solo una volta a settimana, cambierebbe qualcosa? 	<p>Quando i conducenti dichiarano che la guida non è la loro "attività principale", è nel loro interesse fornire agli agenti di controllo tutte le informazioni pertinenti a supporto della loro affermazione e della loro richiesta di non avere bisogno del tachigrafo. I documenti che possono essere utili per stabilire l'attività principale includono: turni di lavoro, orari di servizio, attestazioni delle attività svolte e documenti aziendali. Il controllo sull'attività principale è più efficace se effettuato presso l'azienda.</p> <p>Avere (o non avere) la qualifica professionale di "autista" è irrilevante. Ciò che conta è la percentuale di tempo che trascorrono alla guida nell'ambito del loro lavoro.</p> <p>Per comprendere il significato di "conto proprio" e "attività principale" consultare la descrizione fornita in SEZIONE 2 di questo documento sopra.</p>
	<p>Un veicolo commerciale leggero effettua un trasporto internazionale per conto proprio dal Portogallo alla Svizzera. L'autista è assunto e la guida è la sua attività principale. Questa operazione rientra nell'ambito di applicazione del Regolamento 561/2006 e, di conseguenza, è necessario un tachigrafo?</p>	<p>Veicoli commerciali leggeri utilizzati per operazioni condotte su account personale hanno bisogno di un tachigrafo se soddisfano tutti i criteri elencati in SEZIONE 1 di questo documento.</p> <p>I veicoli commerciali leggeri utilizzati per operazioni svolte per conto proprio non necessitano di tachigrafo <u>soltanto</u> dove la guida non è l'attività principale del conducente.</p> <p>Ciò vale per i veicoli commerciali leggeri che operano all'interno della zona geografica dell'UE, dell'Islanda, del Liechtenstein, della Norvegia, della Svizzera o del Regno Unito.</p>
	<p>Quando un vettore che agisce per conto di terzi ha diversi ordini di carico e scarico durante la giornata lavorativa dell'autista, la maggior parte dei quali si svolge in Slovenia (dove il veicolo commerciale leggero è immatricolato) e solo uno in Croazia, sussiste l'obbligo di installare un dispositivo G2V2 o no?</p>	<p>In questo caso, il veicolo commerciale leggero (LCV) viene utilizzato per attività miste (ovvero trasporto nazionale e operazioni internazionali). Un LCV di questo tipo deve essere dotato di tachigrafo.</p>

<p>MISTO VIAGGI</p>	<p>Un veicolo commerciale leggero (LCV) effettua un viaggio a vuoto tra due centri logistici in Norvegia. Nel secondo centro, il veicolo carica la merce per un trasporto internazionale verso la Svezia. Quando deve iniziare a usare il tachigrafo l'autista?</p>	<p>In questo caso, il veicolo commerciale leggero (LCV) e il conducente sono impegnati in attività miste (ovvero trasporto nazionale e operazioni internazionali). Il veicolo commerciale leggero è giustamente dotato di tachigrafo, poiché svolge anche attività rientranti nell'ambito di applicazione, oltre a quelle non rientranti.</p> <p>L'obbligo per il conducente di inserire la carta e iniziare a usare il tachigrafo inizia solo quando <i>in campo</i> il viaggio (ovvero il trasporto internazionale verso la Svezia) ha inizio. <i>in campo</i> il viaggio inizia non appena l'autista si mette in movimento verso il luogo in cui verranno caricate le merci oggetto dell'operazione.</p> <p>Va notato che il conducente deve registrare il <i>guida fuori ambito e qualsiasi lavoro diverso dalla guida</i> come "altri lavori". Devono registrare anche qualsiasi <i>periodi di disponibilità</i>. Si raccomanda loro di registrare anche qualsiasi <i>pause E riposo</i> scattate durante questo periodo fuori ambito.</p> <p>Laddove le attività non previste vengano svolte utilizzando un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo, è <u>consigliato</u> che i conducenti inseriscano la propria carta nel tachigrafo e selezionino la condizione "fuori ambito". In questo modo il tachigrafo può registrare facilmente le attività fuori ambito e i conducenti possono anche indicare eventuali pause o riposi effettuati durante il periodo fuori ambito. Questo metodo semplifica la creazione di una registrazione da parte del conducente (evitando noiose inserzioni manuali) e facilita i controlli di conformità.</p>
	<p>Cosa si dovrebbe fare se un autista, nello svolgimento delle sue mansioni, effettua quotidianamente diversi viaggi nazionali in Bulgaria e viene impiegato solo sporadicamente in operazioni tra Bulgaria e Romania? Si utilizza lo stesso veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo.</p>	<p><i>Per in campo</i> attività il conducente deve registrare le loro attività rientranti nell'ambito di applicazione inserendo la loro carta di guida nel tachigrafo.</p> <p><i>Per fuori ambito</i> attività devono documentazione il <i>guida fuori ambito e qualsiasi lavoro diverso dalla guida</i> come "altri lavori". Devono registrare anche qualsiasi <i>periodi di disponibilità</i>. E si raccomanda loro anche di registrare qualsiasi <i>pause E riposo</i> scattate durante questo periodo fuori ambito.</p>

<p>MISTO VIAGGI</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Laddove le attività non previste vengano svolte utilizzando un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo, è <u>consigliato</u> che i conducenti inseriscano la propria carta nel tachigrafo e selezionino la condizione "fuori ambito". In questo modo il tachigrafo può registrare facilmente le attività fuori ambito e i conducenti possono anche indicare eventuali pause o riposi effettuati durante il periodo fuori ambito. Questo metodo semplifica la creazione di una registrazione da parte del conducente (evitando noiose inserzioni manuali) e facilita i controlli di conformità. - Quando i conducenti non hanno accesso a un tachigrafo durante l'esecuzione di un'attività fuori ambito OPPURE quando la raccomandazione di cui sopra non viene seguita, il record deve essere creato: <ul style="list-style-type: none"> ○ Effettuando inserimenti manuali sulla carta del conducente quando viene inserita successivamente in un tachigrafo dopo il completamento dell'attività fuori ambito, ○ Effettuando inserimenti manuali su un foglio di registrazione/stampa. L'uso di moduli di attestazione è consentito anche a questo scopo, ma si raccomanda che <u>modulo standard</u> viene utilizzato quello indicato dall'UE.
<p>USO DEL CONDUCENTE CARTA</p>	<p>Un veicolo commerciale leggero (LCV) effettua un trasporto internazionale a pagamento dalla Polonia all'Ungheria. Da quando il conducente deve inserire la sua carta di guida? Dall'inizio del viaggio o dal valico di frontiera?</p>	<p>Trattandosi di un'operazione internazionale, il viaggio rientra nell'ambito di applicazione.</p> <p>L'obbligo per il conducente di inserire la carta e iniziare a usare il tachigrafo inizia quando <i>in campo</i> il viaggio inizia. <i>in campo</i> Il viaggio inizia non appena l'autista si mette in movimento verso il luogo in cui verranno caricate le merci oggetto dell'operazione.</p> <p>Nel caso in questione, l'autista deve inserire la carta non appena inizia il tragitto verso il luogo in Polonia dove la merce verrà caricata e la carta deve rimanere inserita anche durante il viaggio di ritorno in Polonia, anche se si tratta di un viaggio a vuoto.</p>

<p>PASSEGGERI TRASPORTO</p>	<p>I veicoli commerciali leggeri (LCV) sono utilizzati principalmente per il trasporto di passeggeri, ma occasionalmente anche per il trasporto merci (Lussemburgo-Francia).</p> <p>Un'azienda con sede in Lussemburgo utilizza un veicolo commerciale leggero (LCV) principalmente per trasportare il proprio personale o i tecnici tra il Lussemburgo e la Francia. Occasionalmente, lo stesso veicolo viene utilizzato anche per trasportare attrezzi, pezzi di ricambio o piccoli beni necessari per le attività professionali oltre confine.</p> <p>A che punto questa attività diventa soggetta all'uso del tachigrafo e agli obblighi relativi ai tempi di guida e di riposo?</p> <p>Il trasporto occasionale di attrezzi o attrezzature per scopi professionali rende obbligatorio l'uso del tachigrafo?</p>	<p>I veicoli adibiti al trasporto di passeggeri rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006. Indipendentemente dal loro peso sono costruiti o permanentemente adattati per trasportare più di 9 persone, incluso il conducente, e sono destinati a tale scopo.</p> <p>Pertanto, tutti i veicoli commerciali leggeri (LCV) costruiti o adattati in modo permanente per trasportare più di 9 persone, incluso il conducente dovrebbero già essere dotati di tachigrafi, anche prima del 1° luglio 2026.</p> <p>Nel caso in cui il veicolo commerciale leggero non sia progettato per trasportare più di 9 persone, incluso il conducente, e venga utilizzato solo occasionalmente per operazioni internazionali all'interno dell'UE per il trasporto di merci "per conto proprio", allora dovrà essere dotato di un tachigrafo a partire dal 1° luglio 2026.</p> <p>I veicoli commerciali leggeri utilizzati per operazioni svolte per conto proprio non necessitano di tachigrafo soltanto dove la guida non è l'attività principale del conducente. Per comprendere meglio il significato di "conto proprio" e "attività principale", consultare la descrizione fornita in SEZIONE 2 SEZIONE 1 di questo documento sopra.</p>
<p>ATTIVAZIONE E CALIBRAZIONE DEL G2V2</p>	<p>Se un'azienda possiede un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo prima del 1° luglio, può attendere prima di calibrarlo e attivarlo?</p>	<p>L'obbligo di installare il tachigrafo G2V2 sui veicoli commerciali leggeri entrerà in vigore a partire dal 1° luglio 2026. Pertanto, la calibrazione del tachigrafo è possibile fino al 30 giugno 2026. È importante che a partire dal 1° luglio 2026 il tachigrafo venga attivato e utilizzato.</p>
<p>ATTESTAZIONE MODULI/LETTERE</p>	<p>Le lettere di attestazione saranno ancora riconosciute?</p>	<p>Se i conducenti sono impegnati in attività miste, ovvero svolgono attività sia rientranti che non rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, allora:</p> <p>Per in campo attività il conducente deve registrare le loro attività rientranti nell'ambito di applicazione inserendo la loro carta di guida nel tachigrafo.</p> <p>Per fuori ambito attività devono documentare la guida fuori ambito e qualsiasi lavoro diverso dalla guida come "altri lavori". Devono registrare anche qualsiasi</p>

		<p><i>periodi di disponibilità.</i> E si raccomanda loro anche di registrare qualsiasi <i>pause Eripososcattate</i> durante questo periodo fuori ambito.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laddove le attività non previste vengano svolte utilizzando un veicolo commerciale leggero dotato di tachigrafo, Poi è consigliato che i conducenti inseriscano la propria carta nel tachigrafo e selezionino la condizione "fuori ambito". In questo modo il tachigrafo può registrare facilmente le attività fuori ambito e i conducenti possono anche indicare eventuali pause o riposi effettuati durante il periodo fuori ambito. Questo metodo semplifica la creazione di una registrazione da parte del conducente (evitando noiose inserzioni manuali) e facilita i controlli di conformità. - Quando i conducenti non hanno accesso a un tachigrafo durante l'esecuzione di un'attività fuori ambito OPPURE quando la raccomandazione di cui sopra non viene seguita, Il record deve essere creato: <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>O effettuando inserimenti manuali sulla carta del conducente quando viene inserita successivamente in un tachigrafo dopo il completamento dell'attività fuori ambito,</i>O ○ <i>Effettuando inserimenti manuali su un foglio di registrazione/stampa.</i> L'uso di moduli di attestazione è consentito anche a questo scopo, ma si raccomanda che <u>modulo standard</u> viene utilizzato quello indicato dall'UE.
TERZO PAESE CONDUCENTI	<p>Ai sensi dell'articolo 5 del regolamento 1072/2009, i veicoli commerciali leggeri con conducente proveniente da un paese terzo necessitano di un'attestazione del conducente?</p>	<p>Sì, questo requisito si applica a partire dal 21 maggio 2022.</p>

TESTO LEGALE E RIFERIMENTI

Disposizioni chiave nell'ordine in cui sono apparse nella discussione di cui sopra

1. **Articolo 2.1 del regolamento (CE) n. 561/2006** –Il presente regolamento si applica al trasporto su strada: (a) di merci la cui massa massima ammissibile del veicolo, compreso qualsiasi rimorchio o semirimorchio, superi le 3,5 tonnellate, o (aa) a partire dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o in operazioni di cabotaggio, la cui massa massima ammissibile del veicolo, compreso qualsiasi rimorchio o semirimorchio, superi le 2,5 tonnellate, o (b) di passeggeri mediante veicoli costruiti o permanentemente adattati per il trasporto di più di nove persone, compreso il conducente, e destinati a tale scopo.
2. **Articolo 3(1) del regolamento (UE) n. 165/2014** –I tachigrafi devono essere installati e utilizzati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro, utilizzati per il trasporto di passeggeri o merci su strada e ai quali si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.
3. **Articolo 3(ha) del regolamento (CE) n. 561/2006** –Il presente regolamento non si applica al trasporto su strada effettuato da veicoli con massa massima consentita, compresi rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate, utilizzati per il trasporto di merci, qualora il trasporto non sia effettuato a titolo oneroso o a pagamento, ma per conto proprio dell'azienda o del conducente, e qualora la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;
4. **Articolo 1(5) (d) del regolamento (CE) n. 1072/2009** –Non è richiesta una licenza comunitaria e sono esenti da qualsiasi autorizzazione di trasporto le seguenti tipologie di trasporto e viaggi a vuoto effettuati in concomitanza con tale trasporto: trasporto di merci su autoveicoli a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni: i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state vendute, acquistate, noleggiate o affittate, prodotte, estratte, trasformate o riparate dall'impresa; ii) lo scopo del viaggio è quello di trasportare le merci da o verso l'impresa o di spostarle, all'interno o all'esterno dell'impresa per le proprie esigenze; iii) gli autoveicoli utilizzati per tale trasporto sono guidati da personale impiegato dall'impresa o messo a disposizione dell'impresa in virtù di un obbligo contrattuale; iv) gli autoveicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa, sono stati acquistati da essa a rate o sono stati noleggiati a condizione che, in quest'ultimo caso, soddisfino le condizioni della direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 gennaio 2006 sull'uso di autoveicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada; e (v) tale trasporto non è altro che accessorio alle attività complessive dell'impresa;
5. **Articolo 2(2) del regolamento (CE) n. 561/2006** –Il presente regolamento si applica, indipendentemente dal paese di immatricolazione del veicolo, al trasporto su strada effettuato: a) esclusivamente all'interno della Comunità; o b) tra la Comunità, la Svizzera e i paesi aderenti all'accordo sullo Spazio economico europeo.
6. **Articolo 2(3) del regolamento (CE) n. 561/2006** –Il Regolamento europeo sui trasporti su strada (AETR) si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto stradale internazionale effettuate in parte al di fuori delle aree menzionate al paragrafo 2, a: a) veicoli immatricolati nella Comunità o in paesi contraenti dell'AETR, per l'intero viaggio; b) veicoli immatricolati in un paese terzo non contraente dell'AETR, solo per la parte del viaggio effettuata nel territorio della Comunità o di paesi contraenti dell'AETR. Le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate a quelle del presente regolamento, in modo che le disposizioni principali del presente regolamento si applichino, tramite l'AETR, a tali veicoli per qualsiasi parte del viaggio effettuata all'interno della Comunità.

- 7. Articolo 2(2)(a) del regolamento (CE) n. 1072/2009** – 'Per «trasporto internazionale» si intende: (a) un viaggio a pieno carico effettuato da un veicolo il cui punto di partenza e il cui punto di arrivo si trovano in due diversi Stati membri, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi; (b) un viaggio a pieno carico effettuato da un veicolo da uno Stato membro a un paese terzo o viceversa, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi; (c) un viaggio a pieno carico effettuato da un veicolo tra paesi terzi, con transito attraverso il territorio di uno o più Stati membri; o (d) un viaggio a vuoto in concomitanza con il trasporto di cui ai punti (a), (b) e (c);
- 8. Articolo 462 dell'accordo di cooperazione commerciale tra UE e Regno Unito** –Le operazioni di trasporto comprendono i viaggi effettuati dal territorio di una Parte allo stesso territorio, con transito attraverso il territorio dell'altra Parte.
- 9. Articolo 466(2) dell'accordo commerciale e di cooperazione tra UE e Regno Unito** –I veicoli impiegati nelle operazioni di trasporto di cui all'articolo 462 devono essere dotati di tachigrafo.
- 10. Articolo 1 della direttiva (UE) 2022/2561** –La presente direttiva si applica all'attività di guida svolta da:
- a) cittadini di uno Stato membro e b) cittadini di paesi terzi impiegati o utilizzati da un'impresa stabilita in uno Stato membro (di seguito denominati «conducenti») impegnati nel trasporto su strada all'interno dell'Unione, su strade aperte al pubblico, utilizzando: veicoli per i quali è richiesta una patente di guida di categoria C1, C1 + E, C o C + E, come definite nella direttiva 2006/126/CE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente; veicoli per i quali è richiesta una patente di guida di categoria D1, D1 + E, D o D + E, come definite nella direttiva 2006/126/CE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente. Ai fini della presente direttiva, i riferimenti alle categorie di patenti di guida contenenti un segno più ('+') vanno interpretati conformemente alla tabella di corrispondenza riportata nell'allegato III della presente direttiva.
- 11. Articolo 33(1) del regolamento (UE) n. 165/2014** –Le imprese di trasporto sono responsabili di garantire che i propri autisti siano adeguatamente formati e istruiti sul corretto funzionamento dei tachigrafi, siano essi digitali o analogici, di effettuare controlli periodici per assicurarsi che i propri autisti ne facciano un uso corretto e di non offrire loro alcun incentivo, diretto o indiretto, che possa incoraggiare un uso improprio dei tachigrafi. Le imprese di trasporto devono fornire un numero sufficiente di fogli di registrazione agli autisti di veicoli dotati di tachigrafo analogico, tenendo conto del fatto che i fogli di registrazione hanno carattere personale, della durata del periodo di servizio e dell'eventuale necessità di sostituire i fogli di registrazione danneggiati o sequestrati da un agente di controllo autorizzato. Le imprese di trasporto devono fornire agli autisti solo fogli di registrazione di un modello approvato e idoneo all'uso con l'apparecchiatura installata sul veicolo. Qualora un veicolo sia dotato di tachigrafo digitale, l'impresa di trasporto e l'autista devono garantire che, tenendo conto della durata del periodo di servizio, la stampa dei dati dal tachigrafo su richiesta di un agente di controllo possa essere effettuata correttamente in caso di ispezione.
- 12. Articolo 36(1) del regolamento (UE) n. 165/2014** –Il conducente deve essere in grado di esibire, ogniqualvolta un agente di controllo autorizzato lo richieda, i fogli di registrazione relativi al giorno corrente e quelli utilizzati dal conducente nei 56 giorni precedenti, oppure i dati memorizzati sulla carta del conducente.
- 13. Articolo 6(5) del regolamento (CE) n. 561/2006** –Un conducente deve registrare come altro lavoro qualsiasi tempo trascorso come descritto al punto (e) dell'articolo 4, nonché qualsiasi tempo trascorso alla guida di un veicolo utilizzato per operazioni commerciali che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, e deve registrare qualsiasi periodo di disponibilità, come definito al punto (b) dell'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE, conformemente al punto (b)(iii) dell'articolo 34(5) del regolamento (UE) n. 165/2014 dell'Unione europea

Parlamento e del Consiglio. Tale verbale deve essere inserito manualmente su un foglio di registrazione o su una stampa, oppure mediante l'utilizzo di funzioni di immissione manuale presenti sulle apparecchiature di registrazione.

14. [Articolo 3\(a\) della direttiva 2002/15/CE](#) – (a) per “orario di lavoro” si intende: 1. nel caso di lavoratori mobili: il tempo dall’inizio alla fine del lavoro, durante il quale il lavoratore mobile si trova alla sua postazione di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, vale a dire: il tempo dedicato a tutte le attività di trasporto su strada. Tali attività sono, in particolare, le seguenti: (i) guida; (ii) carico e scarico; (iii) assistenza ai passeggeri durante la salita e la discesa dal veicolo; (iv) pulizia e manutenzione tecnica; (v) ogni altro lavoro volto a garantire la sicurezza del veicolo, del suo carico e dei passeggeri o ad adempiere agli obblighi legali o regolamentari direttamente connessi alla specifica operazione di trasporto in corso, compreso il controllo del carico e dello scarico, le formalità amministrative con polizia, dogana, ufficiali dell’immigrazione ecc.,
15. [Articolo 5 del regolamento \(CE\) n. 1072/2009](#) – Un conducente che sia cittadino di un paese terzo deve essere in possesso di un attestato di guida quando svolge attività di trasporto merci.
16. [Considerando pertinente della direttiva \(UE\) 2018/645](#) – In generale, la guida non è considerata l'attività principale del conducente se occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile.
17. [Domande e risposte della Commissione europea sulle disposizioni relative al tachigrafo del Pacchetto Mobilità I \(compresa l'interpretazione degli obblighi nazionali in materia di trasporto, transito e tachigrafo\).](#)
18. [Modulo standard della Commissione europea per l'attestazione delle attività \(utilizzato per la registrazione di periodi senza registrazioni tachigrafiche\).](#)
19. **Nota di chiarimento n. 5 della Commissione europea**– “Registrazione di attività di guida miste, sia “rientranti nell'ambito di applicazione” che “escluse dall'ambito di applicazione”.
20. **Nota di chiarimento n. 7 della Commissione europea**– “Registrazione e controllo delle attività e dei periodi di inattività dei conducenti quando sono lontani dal veicolo.
21. [Sistema di informazione sul mercato interno \(IMI\) per la cooperazione amministrativa tra gli Stati membri.](#)
22. [Linee guida della Commissione europea in materia di applicazione delle norme e cooperazione nel settore del trasporto stradale \(compresi gli organi di collegamento\).](#)

ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ: *Questo documento CORTE consolida le conoscenze esistenti e fornisce raccomandazioni a supporto delle autorità nazionali e della comunità del trasporto stradale in applicazione armonizzata delle norme sul trasporto stradale. Spetta ai tribunali nazionali e in ultima analisi la Corte di giustizia europea per interpretare la legge*