



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 26 giugno 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Fascicolo interistituzionale:
2026/0058 (NLE)

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra

TRASPORTO DI MERCI SU STRADA

PARTE A

PRESCRIZIONI RELATIVE AI TRASPORTATORI DI MERCI SU STRADA
ACCESSO ALL'ATTIVITÀ DI TRASPORTATORE DI MERCI SU STRADA
ED ESERCIZIO DELLA STESSA

ARTICOLO 1

Ambito di applicazione

La presente parte disciplina l'accesso all'attività di trasportatore di merci su strada e l'esercizio della stessa e si applica a tutti i trasportatori di merci su strada di una parte che effettuano trasporto di merci nell'ambito di applicazione degli articoli 276 e 277 del presente accordo.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini della presente parte si applicano le definizioni seguenti:

- a) "autorizzazione ad esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada": la decisione amministrativa che autorizza una persona fisica o giuridica in possesso dei requisiti stabiliti nella presente parte ad esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada;
- b) "autorità competente": un'autorità di una parte a livello nazionale, regionale o locale che, per autorizzare l'esercizio dell'attività di trasportatore di merci su strada, verifica se una persona fisica o giuridica soddisfa le condizioni stabilite nella presente parte e che ha il potere di concedere, sospendere o ritirare un'autorizzazione ad esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada; e
- c) "luogo in cui una persona è normalmente residente": il luogo in cui tale persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

ARTICOLO 3

Prescrizioni relative all'esercizio dell'attività di trasportatore di merci su strada

Le persone fisiche o giuridiche che esercitano l'attività di trasportatore di merci su strada:

- a) hanno una sede effettiva e stabile in una parte, come disposto all'articolo 5 della presente parte;
- b) sono in possesso del requisito di onorabilità di cui all'articolo 6 della presente parte;
- c) possiedono un'adeguata idoneità finanziaria, come disposto all'articolo 7 della presente parte;
e
- d) possiedono l'idoneità professionale richiesta di cui all'articolo 8 della presente parte.

ARTICOLO 4

Gestore dei trasporti

1. Un trasportatore di merci su strada designa almeno una persona fisica in qualità di gestore dei trasporti, che gestisce in maniera effettiva e continuativa le sue attività di trasporto e soddisfa le prescrizioni stabilite all'articolo 3, lettere b) e d), e che:

- a) ha un legame effettivo con il trasportatore di merci su strada, ad esempio in qualità di dipendente, direttore, proprietario, azionista o amministratore, o sia questa persona; e

b) risiede nella parte nel cui territorio è stabilito il trasportatore di merci su strada.

2. Se una persona fisica o giuridica non soddisfa il requisito dell'idoneità professionale, l'autorità competente può autorizzare la persona fisica o giuridica ad esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada senza designare un gestore dei trasporti conformemente al paragrafo 1, purché:

- a) la persona fisica o giuridica designi una persona fisica residente nella parte di stabilimento del trasportatore di merci su strada che soddisfi i requisiti di cui all'articolo 3, lettere b) e d), e che sia abilitata per contratto ad esercitare le funzioni di gestore dei trasporti per conto dell'impresa;
- b) il contratto che lega la persona fisica o giuridica alla persona di cui alla lettera a) precisi i compiti che questa deve svolgere in maniera effettiva e continuativa e indichi le responsabilità di tale persona in qualità di gestore dei trasporti. I compiti da precisare sono in particolare quelli riguardanti la gestione della manutenzione dei veicoli, la verifica dei contratti e dei documenti di trasporto, la contabilità di base, la distribuzione dei carichi e dei servizi ai conducenti e ai veicoli e la verifica delle procedure di sicurezza;
- c) la persona di cui alla lettera a) possa dirigere, nella sua veste di gestore dei trasporti, le attività di trasporto di un massimo di quattro diversi trasportatori di merci su strada esercitate con un parco complessivo comprendente al massimo 50 veicoli; e

- d) la persona di cui alla lettera a) svolga i compiti precisati esclusivamente nell'interesse della persona fisica o giuridica e le responsabilità di tale persona siano esercitate indipendentemente da qualsiasi persona fisica o giuridica per cui svolge attività di trasporto.
3. Una parte può decidere che un gestore dei trasporti designato ai sensi del paragrafo 1 non possa anche essere designato ai sensi del paragrafo 2, o possa esserlo solo in relazione a un numero limitato di persone fisiche o giuridiche o a un parco veicoli inferiore a quanto previsto al paragrafo 2, lettera c).
4. La persona fisica o giuridica notifica all'autorità competente il gestore o i gestori dei trasporti designati.

ARTICOLO 5

Condizioni relative al requisito di stabilimento

Per soddisfare il requisito della sede effettiva e stabile nella parte di stabilimento, una persona fisica o giuridica:

- a) dispone di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, in particolare i contratti di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione della persona fisica o giuridica, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti di previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi ai viaggi, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per verificare il rispetto delle condizioni stabilite nella presente parte;

- b) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale parte o in un registro analogo, se richiesto dal diritto nazionale;
- c) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dal diritto nazionale, è assegnataria di un numero di identificazione IVA;
- d) una volta concessa l'autorizzazione, dispone di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa della parte in questione, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o detenuti ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;
- e) svolge in maniera effettiva e continuativa, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività amministrative e commerciali nei locali di cui alla lettera a) situati in tale parte e gestisce in maniera effettiva e continuativa le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera f) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale parte; e
- f) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera d) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale parte, che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto effettuate dall'impresa.

ARTICOLO 6

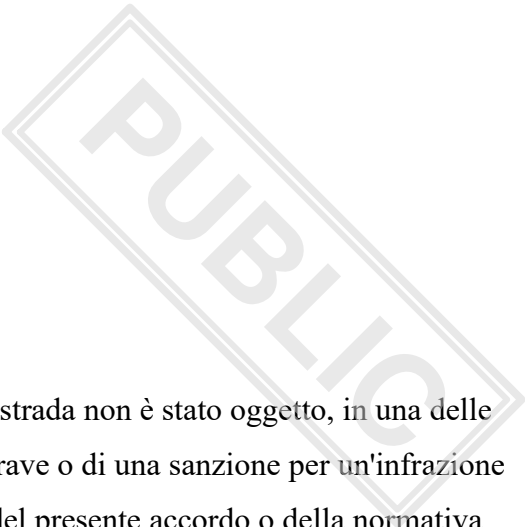
Condizioni relative al requisito dell'onorabilità

1. Fatto salvo il paragrafo 2, le parti determinano le condizioni che la persona fisica o giuridica e i gestori dei trasporti devono rispettare per soddisfare il requisito dell'onorabilità.

Nel determinare se una persona fisica o giuridica abbia soddisfatto tale requisito, le parti prendono in considerazione il comportamento della persona fisica o giuridica, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dalla parte. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni della persona fisica o giuridica stessa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dalla parte.

Le condizioni di cui al presente paragrafo comprendono almeno quanto segue:

- a) non sussistono validi motivi che inducano a mettere in dubbio l'onorabilità del gestore dei trasporti o del trasportatore di merci su strada, come condanne o sanzioni per eventuali infrazioni gravi della normativa nazionale in vigore nei settori seguenti:
 - i) diritto commerciale;
 - ii) diritto fallimentare;
 - iii) condizioni di retribuzione e di lavoro della professione;

- 
- iv) circolazione stradale;
 - v) responsabilità professionale;
 - vi) traffico di esseri umani o di droga; e
 - vii) diritto tributario; e
- b) il gestore dei trasporti o il trasportatore di merci su strada non è stato oggetto, in una delle parti o in entrambe, di una condanna per un reato grave o di una sanzione per un'infrazione grave delle norme di cui agli articoli da 278 a 282 del presente accordo o della normativa nazionale riguardante in particolare:
- i) i tempi di guida e di riposo dei conducenti, l'orario di lavoro, l'installazione e l'utilizzo di apparecchi di controllo;
 - ii) i pesi massimi e le dimensioni massime dei veicoli commerciali nel traffico internazionale;
 - iii) la qualificazione iniziale e la formazione continua dei conducenti;
 - iv) l'idoneità a viaggiare su strada dei veicoli commerciali, compreso il controllo tecnico obbligatorio dei veicoli a motore;
 - v) l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada;
 - vi) la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada;

- vii) l'installazione e l'uso di limitatori di velocità per determinate categorie di veicoli;
- viii) le patenti di guida;
- ix) l'accesso alla professione;
- x) il trasporto degli animali;
- xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;
- xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali; e
- xiii) i viaggi i cui punti di carico e scarico sono situati nell'altra parte.

2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del presente articolo, qualora sia stata inflitta al gestore dei trasporti o al trasportatore di merci su strada, in una delle parti o in entrambe, una condanna per un reato grave o una sanzione per una delle infrazioni più gravi stabilite nell'Appendice 27-A-1-1, l'autorità competente della parte di stabilimento avvia e porta a termine in modo appropriato e tempestivo un procedimento amministrativo che includa, se del caso, un'ispezione in loco nei locali della persona fisica o giuridica in questione.

Nel corso del procedimento amministrativo, l'autorità competente valuta se, a causa di particolari circostanze, la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata nel caso di specie. Nell'ambito di tale valutazione l'autorità competente tiene conto del numero di infrazioni gravi delle norme di cui al paragrafo 1, terzo comma, del presente articolo, nonché del numero delle infrazioni più gravi stabilite nell'appendice 27-A-1-1, per le quali al gestore dei trasporti o al trasportatore di merci su strada sono state inflitte condanne o sanzioni. Siffatta constatazione è debitamente motivata e giustificata.

Se ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata, l'autorità competente decide che la persona fisica o giuridica in questione continua a possedere il requisito dell'onorabilità. Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata rispetto all'infrazione, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.

3. Oltre alle infrazioni più gravi elencate nell'appendice 27-A-1-1, le infrazioni gravi stabilite nell'appendice 27-A-1-1 bis possono comportare la perdita dell'onorabilità.

4. Il requisito dell'onorabilità non si considera rispettato finché non sia stata adottata una misura di riabilitazione o un'altra misura di effetto equivalente a norma delle pertinenti disposizioni del diritto nazionale delle parti.

ARTICOLO 7

Condizioni relative al requisito dell'idoneità finanziaria

1. Per soddisfare il requisito dell'idoneità finanziaria, una persona fisica o giuridica deve essere in grado su base permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, la persona fisica o giuridica dimostra di disporre ogni anno di capitale e di riserve:
 - a) per un valore di almeno 9 000 EUR / 8 000 GBP quando è utilizzato un solo veicolo a motore, di 5 000 EUR / 4 500 GBP per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e di 900 EUR / 800 GBP per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate, ma non a 3,5 tonnellate;
 - b) sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, la persona fisica o giuridica che esercita l'attività di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate, ma non le 3,5 tonnellate, dimostra di disporre ogni anno di un capitale e di riserve per un valore di almeno 1 800 EUR / 1 600 GBP quando è utilizzato un solo veicolo e di 900 EUR / 800 GBP per ogni veicolo supplementare utilizzato.

2. In deroga al paragrafo 1, l'autorità competente può convenire o esigere che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione stabilita dall'autorità competente, ad esempio una garanzia bancaria o un'assicurazione, inclusa un'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o altri istituti finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, o altro documento vincolante che fornisca una fideiussione in solido per l'impresa in relazione agli importi di cui al paragrafo 1, lettera a).
3. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati per l'anno di registrazione dell'impresa, l'autorità competente consente che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione, ad esempio una garanzia bancaria, un documento rilasciato da un istituto finanziario che stabilisce l'accesso al credito a nome dell'impresa, o altro documento vincolante stabilito dall'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1, lettera a).
4. I conti annuali di cui al paragrafo 1 e la garanzia di cui al paragrafo 2, che devono essere verificati, sono quelli del soggetto economico stabilito nel territorio della parte in cui è stata chiesta l'autorizzazione e non quelli di eventuali altri soggetti stabiliti nell'altra parte.

ARTICOLO 8

Condizioni relative al requisito dell'idoneità professionale

1. Per soddisfare il requisito dell'idoneità professionale, la persona o le persone interessate possiedono le conoscenze corrispondenti al livello di cui all'appendice 27-A-1-2, parte I, nelle materie ivi elencate. Tali conoscenze sono comprovate da un esame scritto obbligatorio che può essere integrato, se una parte decide in tal senso, da un esame orale. Gli esami sono organizzati a norma dell'appendice 27-A-1-2, parte II. A tal fine una parte può decidere di imporre una formazione preliminare all'esame.
2. Le persone interessate sostengono l'esame nella parte in cui sono normalmente residenti.
3. Solo le autorità o gli organismi debitamente autorizzati a tal fine da una parte, secondo i criteri definiti dalla stessa, possono organizzare e certificare gli esami scritti e orali di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Le parti verificano periodicamente che le modalità secondo cui tali autorità od organismi organizzano gli esami siano conformi all'appendice 27-A-1-2.
4. Una parte può dispensare dall'esame in determinate materie i titolari di taluni diplomi rilasciati nell'ambito dell'istruzione superiore o dell'istruzione tecnica nella parte stessa, specificamente designati a tal fine e implicanti le conoscenze in tutte le materie elencate nell'appendice 27-A-1-2, parte I. La dispensa si applica solo alle sezioni dell'appendice 27-A-1-2, parte I, per le quali il diploma contempla tutte le materie elencate nel titolo di ogni sezione.

Una parte può dispensare da determinate parti degli esami i titolari di attestati di idoneità professionale validi per operazioni di trasporto nazionale nella parte in questione.

ARTICOLO 9

Dispensa dall'esame

Ai fini del rilascio di una licenza a un trasportatore di merci su strada che utilizza esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate, una parte può decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa una persona fisica o giuridica dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.

ARTICOLO 10

Procedura di sospensione e di revoca delle autorizzazioni

1. Se constatata che una persona fisica o giuridica rischia di non soddisfare più i requisiti di cui all'articolo 3, l'autorità competente ne informa la persona fisica o giuridica in questione. Se constatata che uno o più di tali requisiti non sono più soddisfatti, l'autorità competente può assegnare alla persona fisica o giuridica uno dei termini seguenti per regolarizzare la situazione:
 - a) un termine non superiore a sei mesi, prorogabile di tre mesi in caso di decesso o di incapacità fisica del gestore dei trasporti, per l'assunzione di un sostituto del gestore dei trasporti nel caso in cui il gestore dei trasporti non soddisfi più il requisito dell'onorabilità o dell'idoneità professionale;
 - b) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui la persona fisica o giuridica debba regolarizzare la situazione dimostrando che la persona fisica o giuridica dispone di una sede effettiva e stabile; o
 - c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia soddisfatto, al fine di dimostrare che tale requisito sarà nuovamente soddisfatto in via permanente.
2. L'autorità competente può prescrivere che la persona fisica o giuridica soggetta a sospensione o ritiro dell'autorizzazione assicurati che i suoi gestori dei trasporti abbiano sostenuto gli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, prima dell'adozione di qualsiasi misura di riabilitazione.

3. Se constatata che la persona fisica o giuridica non soddisfa più uno o più dei requisiti di cui all'articolo 3, l'autorità competente sospende o ritira l'autorizzazione ad esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada entro i termini di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

ARTICOLO 11

Dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti

1. Quando un gestore dei trasporti perde la propria onorabilità ai sensi dell'articolo 6, l'autorità competente lo dichiara inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un trasportatore di merci su strada.

L'autorità competente non può riabilitare il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità e che il gestore dei trasporti abbia dimostrato di aver seguito una formazione adeguata per un periodo di almeno tre mesi o di aver superato un esame nelle materie elencate nell'appendice 27-A-1-2, parte I.

2. Quando un gestore dei trasporti perde la propria onorabilità ai sensi dell'articolo 6, una domanda di riabilitazione non può essere presentata prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità.

ARTICOLO 12

Esame e registrazione delle domande

1. Le autorità competenti di ciascuna parte inseriscono nei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 13, paragrafo 1, i dati relativi alle imprese da esse autorizzate.
2. Nell'accertare l'onorabilità di un'impresa, le autorità competenti verificano se, al momento della domanda, il gestore o i gestori dei trasporti designati siano dichiarati, in una delle parti, inidonei a dirigere le attività di trasporto di un'impresa a norma dell'articolo 11.
3. Le autorità competenti controllano periodicamente che le imprese da esse autorizzate a esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3. A tal fine le autorità competenti eseguono controlli che comprendono, ove opportuno, ispezioni in loco nei locali dell'impresa in questione, mirate alle imprese classificate a maggior rischio.

ARTICOLO 13

Registri elettronici nazionali

1. Le autorità competenti tengono un registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada che sono state autorizzate a esercitare l'attività di trasportatore di merci su strada.

2. I dati che devono figurare nei registri nazionali delle imprese di trasporto su strada e le condizioni di accesso a tali dati sono stabiliti nell'appendice 27-A-1-5.

ARTICOLO 14

Cooperazione amministrativa tra le autorità competenti

1. Le autorità competenti di ciascuna parte designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con le autorità competenti dell'altra parte per quanto riguarda l'applicazione della presente parte.

2. Le autorità competenti di ciascuna parte cooperano strettamente, si prestano prontamente assistenza reciproca e si scambiano qualunque altra informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'esecuzione della presente parte.

3. Le autorità competenti di ciascuna parte eseguono controlli individuali per verificare se un'impresa rispetti le condizioni di accesso all'attività di trasportatore di merci su strada ogniquale volta un'autorità competente dell'altra parte ne faccia richiesta in casi debitamente giustificati. Le autorità competenti di ciascuna parte informano l'autorità competente dell'altra parte in merito ai risultati di tali controlli e alle misure adottate nel caso in cui si constati che l'impresa non rispetta più i requisiti stabiliti dalla presente parte.

4. Le autorità competenti di ciascuna parte membri si scambiano informazioni sulle condanne e sanzioni per le infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

5. Le norme dettagliate sulle modalità di scambio delle informazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 sono stabilite nell'appendice 27-A-1-5.

INFRAZIONI PIÙ GRAVI
AI FINI DEL PRESENTE ALLEGATO, PARTE A, ARTICOLO 6, PARAGRAFO 2

1. Superamento dei tempi limite come segue:
 - a) superamento del 25 % o più dei tempi limite di guida fissati per sei giorni o due settimane;
 - b) superamento, durante un periodo di lavoro giornaliero, del 50 % o più dei tempi limite di guida fissati per un giorno.
2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità, o installazione nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dall'apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.
3. Guida senza un certificato di revisione valido e/o guida con difetti molto gravi, tra l'altro, all'impianto di frenatura, agli organi di sterzo, alle ruote/agli pneumatici, alle sospensioni o al telaio, che possono creare un rischio immediato per la sicurezza stradale tale da determinare la decisione di fermare il veicolo.

4. Trasporto di merci pericolose in violazione di un divieto o con mezzi di contenimento vietati o non approvati o senza precisare sul veicolo che trasporta merci pericolose mettendo così in pericolo la vita delle persone o l'ambiente in misura tale da determinare una decisione di fermo del veicolo.
5. Trasporto di merci senza che il conducente sia in possesso di una patente di guida valida o effettuato da un'impresa che non è titolare della licenza comunitaria valida di cui all'articolo 278 del presente accordo.
6. Guida con una carta del conducente che è stata falsificata o di cui il conducente non è il titolare o che è stata ottenuta sulla base di false dichiarazioni e/o di documenti falsificati.
7. Trasporto di merci con superamento della massa massima a carico tecnicamente ammissibile del 20 % o più per i veicoli il cui peso massimo a pieno carico ammissibile superi le 12 tonnellate e del 25 % o più per i veicoli il cui peso massimo a pieno carico ammissibile non superi le 12 tonnellate.

ELENCO DELLE INFRAZIONI GRAVI
AI FINI DEL PRESENTE ALLEGATO, PARTE A, ARTICOLO 6, PARAGRAFO 2

Le tabelle seguenti contengono le categorie e i tipi di infrazioni gravi al presente allegato, 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: IPG = Infrazione più grave, IMG = Infrazione molto grave, IG = Infrazione grave.

- 1) Gruppi di infrazioni al presente allegato, parte B, sezione 2, salvo diversa indicazione

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	
Periodi di guida						
1.	Articolo 4, paragrafo 1, e appendice 27-A-1-1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	$10h \leq \dots < 11h$			X
2.			$11h \leq \dots$		X	
3.		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore	$13h30 \leq \dots$	X		
4.		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	$11h \leq \dots < 12h$			X
5.			$12h \leq \dots$		X	
6.		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore	$15h \leq \dots$	X		

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE		LIVELLO DI GRAVITÀ		
				IPG	IMG	IG
7.	Articolo 4, paragrafo 2, e appendice 27-A-1-1	Superamento del periodo di guida settimanale	$60h \leq \dots < 65h$			X
8.			$65h \leq \dots < 70h$		X	
9.		Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	$70h \leq \dots$	X		
10.	Articolo 4, paragrafo 3, e appendice 27-A-1-1	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	$100h \leq \dots < 105h$			X
11.			$105h \leq \dots < 112h30$		X	
12.		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	$112h30 \leq \dots$	X		
Interruzioni						
13.	Articolo 5	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	$5h \leq \dots < 6h$			X
14.			$6h \leq \dots$		X	
Periodi di riposo						
15.	Articolo 6, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	$8h30 \leq \dots < 10h$			X
16.			$\dots < 8h30$		X	
17.		Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	$7h \leq \dots < 8h$			X
18.			$\dots < 7h$		X	
19.		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	$3h + [7h \leq \dots < 8h]$			X
20.			$3h + [\dots < 7h]$		X	

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE		LIVELLO DI GRAVITÀ		
				IPG	IMG	IG
21.	Articolo 6, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multipresenza	$7h \leq \dots < 8h$			X
22.			$\dots < 7h$		X	
23.	Articolo 6, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	$20h \leq \dots < 22h$			X
24.			$\dots < 20h$		X	
25.		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	$36h \leq \dots < 42h$			X
26.			$\dots < 36h$		X	
27.		Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	$3h \leq \dots < 12h$			X
28.			$12h \leq \dots$		X	
29.	Articolo 6, paragrafo 7	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			X	
30.	Articolo 6, paragrafo 9	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X	
31.		Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X
Organizzazione del lavoro						
32.	Articolo 6, paragrafo 10	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	
33.	Articolo 7, paragrafo 1	Collegamento tra salario/retribuzione e distanza percorsa, rapidità della consegna e/o volume delle merci trasportate			X	
34.	Articolo 7, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto del diritto			X	

2) Gruppi di infrazioni al presente allegato, parte B, sezione 4, e parte C, sezione 2

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Installazione di un tachigrafo					
1.	Parte C, sezione 2, articoli 3 e 5, e appendice 27-A-1-1	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	X		
Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione					
2.	Parte C, sezione 2, articolo 6, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X	
3.	Parte B, sezione 4, articolo 3, e appendice 27-A-1-1	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X	
4.		Guida con una carta del conducente falsificata (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
5.		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
6.		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
7.	Parte B, sezione 4, articolo 7, paragrafo 1, e parte C, sezione 2, articolo 15, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente)		X	
8.		Tachigrafo utilizzato in modo improprio (per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.)		X	

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
9.	Parte B, sezione 4, articolo 7, paragrafo 2, e appendice 27-A-1-1	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.	Parte C, sezione 2, articolo 15, 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.	Parte B, sezione 4, articolo 6, 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.		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.	Parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	
17.	Parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	
18.	Parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 4	Mancato utilizzo del foglio di registrazione corretto o mancato inserimento della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
19.	Parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X	
Presentazione dei documenti					
20.	Parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario"			X
21.	Parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione		X	
22.	Parte B, sezione 4, articolo 6, 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.	Parte B, sezione 4, articolo 6, 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.	Parte B, sezione 4, articolo 10	Rifiuto di essere controllato		X	
25.		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti		X	
26.		Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	
Funzionamento difettoso					
27.	Parte C, sezione 2, articolo 16, paragrafo 1, e articolo 5, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X	
28.	Parte B, sezione 4, articolo 11	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	

3) Gruppi di infrazioni al presente allegato, parte B, sezione 3

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	
Durata massima dell'orario di lavoro settimanale						
1.	Articolo 3	Superamento della durata massima settimanale della prestazione di lavoro fissata a 48 ore se è già stata sfruttata la possibilità di estenderla a 60 ore	56h ≤ ... 60h			X
2.			60h ≤ ...		X	
3.		Superamento della durata massima settimanale della prestazione di lavoro fissata a 60 ore se non è stata concessa alcuna deroga a norma dell'articolo 7	65 ≤ ... < 70h			X
4.			70h ≤ ...		X	
Interruzioni						
5.	Articolo 4	Riposo intermedio insufficiente per un periodo di lavoro compreso fra sei e nove ore	10 < ... ≤ 20 min			X
6.			... ≤ 10 min		X	
7.		Riposo intermedio insufficiente per un periodo di lavoro superiore a nove ore	20 < ... ≤ 30 min			X
8.			... ≤ 20 min		X	
Lavoro notturno						
9.	Articolo 6	Orario di lavoro giornaliero per ciascun periodo di 24 ore qualora sia svolto lavoro notturno in assenza di deroga concessa ai sensi dell'articolo 7	11h ≤ ... < 13h			X
10.			13h ≤ ...		X	
Registrazioni						
11.	Articolo 8	Falsificazione dei dati riguardanti gli orari di lavoro o rifiuto di fornire i registri agli ispettori da parte dei datori di lavoro			X	
12.		Falsificazione di registri o rifiuto di fornire i registri agli ispettori da parte di conducenti dipendenti/autonomi			X	

4) Gruppi di infrazioni al presente allegato, parte C, sezione 1

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Pesi					
1.	Articolo 1 e appendice 27-A-1-1	Superamento dei pesi massimi autorizzati per i veicoli della categoria N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$		X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X
3.			$20 \% \leq \dots$	X	
4.		Superamento del peso massimo autorizzato per i veicoli della categoria N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$		X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X
6.			$25 \% \leq \dots$	X	
Lunghezze					
7.	Articolo 1	Superamento della lunghezza massima autorizzata	$2 \% < \dots < 20 \%$		X
8.			$20 \% \leq \dots$		X
Larghezza					
9.	Articolo 1	Superamento della larghezza massima autorizzata	$2,65 \leq \dots$ $< 3,10$ metri		X
10.			$3,10$ metri $\leq \dots$		X

5) Gruppi di infrazioni alle norme sul controllo tecnico su strada

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Controllo tecnico					
1.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto iv), e appendice 27-A-1-1	Guida in assenza di una valida prova che il controllo tecnico sia stato superato, come previsto dal diritto dell'Unione e del Regno Unito nei confronti di Gibilterra	X		
2.		Mancato mantenimento di un veicolo in condizioni di sicurezza e conformità, con conseguenti gravi carenze dell'impianto di frenatura, degli organi di sterzo, delle ruote/degli pneumatici, delle sospensioni o del telaio o di altri equipaggiamenti che possono creare un rischio immediato per la sicurezza stradale tale da portare alla decisione di fermo del veicolo	X		

6) Gruppi di infrazioni alle norme sui limitatori di velocità

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto vii)	Limitatore di velocità non installato	X		
2.		Limitatore di velocità che non soddisfa i requisiti tecnici applicabili		X	
3.		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 di velocità o possesso e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento di limitazione della velocità	X		

7) Gruppi di infrazioni al presente allegato, parte B, sezione 1

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
Formazione e licenza					
1.	Articolo 3	Trasporto di merci senza qualificazione iniziale obbligatoria e/o formazione periodica obbligatoria		X	
2.	Articolo 9 e appendice 27-B-1-2	Conducente non in grado di presentare la carta di qualificazione valida o la patente di guida con il contrassegno, come stabilito dal diritto nazionale (per esempio: smarrita, dimenticata, danneggiata, illeggibile)			X

8) Gruppi di infrazioni ai requisiti relativi alla patente di guida

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto viii), e appendice 27-A-1-1	Trasporto di merci in assenza di una patente di guida valida	X		
2.		Utilizzo di una patente di guida danneggiata o illeggibile o non conforme al modello comune			X

9) Gruppi di infrazioni alle norme sul trasporto di merci pericolose su strada

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto vi), e appendice 27-A-1-1	Trasporto di merci pericolose delle quali è vietato il trasporto	X		
2.		Trasporto di merci pericolose in contenitori vietati o non approvati, risultante in un rischio per la vita o per l'ambiente tale da determinare la decisione di fermare il veicolo	X		
3.		Trasporto di merci pericolose non contrassegnate come tali sul veicolo, risultante in un rischio per la vita o per l'ambiente tale da determinare la decisione di fermare il veicolo	X		
4.		Fuoriuscita di sostanze pericolose		X	
5.		Trasporto alla rinfusa in container strutturalmente inadeguati		X	
6.		Trasporto in un veicolo sprovvisto del certificato di omologazione pertinente		X	
7.		Veicolo non più conforme alle norme di omologazione e che presenta quindi un rischio immediato		X	

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
8.		Mancato rispetto delle norme in materia di stivaggio e fissaggio del carico		X	
9.		Mancato rispetto delle disposizioni relative al carico misto di imballaggi		X	
10.		Mancato rispetto delle norme che limitano le quantità trasportate in un'unità di trasporto, compresi i livelli ammissibili di riempimento di cisterne o imballaggi		X	
11.		Assenza di informazioni relative alle sostanze trasportate che permettano di accertare il livello di gravità dell'infrazione (per esempio: numero ONU, designazione ufficiale di trasporto, gruppo d'imballaggio)		X	
12.		Conducente privo del certificato regolamentare di formazione professionale		X	
13.		Uso di fuoco o di luci non protette		X	
14.		Mancato rispetto del divieto di fumare		X	
15.		Veicolo non adeguatamente sorvegliato o parcheggiato			X
16.		Unità di trasporto comprendente più di un rimorchio/semirimorchio			X
17.		Veicolo non più conforme alle norme di omologazione ma che non presenta un rischio immediato			X
18.		Veicolo non provvisto degli estintori funzionanti prescritti			X

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
19.		Veicolo sprovvisto dell'attrezzatura prevista nell'ADR o nelle istruzioni scritte			X
20.		Trasporto di imballaggi contenenti imballaggi, IBC o grandi imballaggi, ovvero di imballaggi vuoti danneggiati e non ripuliti			X
21.		Trasporto di merci imballate in container strutturalmente inadeguati			X
22.		Cisterne o container-cisterna (inclusi quelli vuoti e non ripuliti) che non sono stati chiusi adeguatamente			X
23.		Etichettatura, marcatura o placcatura non corretta del veicolo e/o contenitore			X
24.		Assenza di istruzioni scritte conformi all'ADR ovvero istruzioni scritte non pertinenti alle merci trasportate			X

- 10) Gruppi di infrazioni alla parte terza, titolo I, capo 2 del presente accordo, salvo diversa indicazione

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IM G	IG
Licenza					
1.	Articolo 278, paragrafo 1, e appendice 27-A-1-1	Trasporto di merci in assenza di una licenza valida (vale a dire: la licenza è inesistente, falsificata, revocata, scaduta ecc.)	X		
2.	Articolo 278, paragrafo 3	L'impresa di trasporto o il conducente non sono in grado di presentare agli agenti preposti al controllo una licenza valida o una copia certificata conforme della licenza valida (vale a dire: la licenza o la copia certificata conforme è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.)		X	
Attestato di conducente					
3.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto v)	I conducenti trasportano merci in assenza di un attestato di conducente valido (vale a dire: l'attestato del conducente è inesistente, falsificato, revocato, scaduto ecc.)		X	
4.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto v)	Il conducente o l'impresa di trasporto non è in grado di presentare agli agenti preposti al controllo un attestato di conducente valido o una copia certificata conforme dell'attestato di conducente (vale a dire: l'attestato del conducente o la copia certificata conforme dell'attestato di conducente è stata smarrita, dimenticata, danneggiata ecc.)			X
Specifiche operazioni di trasporto consentite dal presente accordo					
5.	Articolo 277, paragrafi da 3 a 7	Esecuzione di trasporti di cabotaggio o altre operazioni di trasporto non conformi alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, comprese le limitazioni del numero di viaggi, in vigore nella parte ospitante		X	

11) Gruppi di infrazioni alle norme sul trasporto di animali

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto x)	Paratie non sufficientemente forti per resistere al peso degli animali		X	
2.		Utilizzo di rampe di carico o di scarico con superfici scivolose, prive di protezioni laterali o troppo ripide			X
3.		Utilizzo di piattaforme di sollevamento o di piani superiori senza barriere di sicurezza che impediscano la caduta o la fuga degli animali durante le operazioni di carico e scarico			X
4.		Mezzi di trasporto non autorizzati per lunghi viaggi o non autorizzati per il tipo di animali trasportati			X
5.		Trasporto effettuato senza valida documentazione richiesta, giornale di viaggio o autorizzazione del trasportatore o certificato di idoneità			X

12) Gruppi di infrazioni alle disposizioni di legge applicabili alle obbligazioni contrattuali

	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ		
			IPG	IMG	IG
1.	Allegato 27, parte A, articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto xii)	Violazione del diritto applicabile alle obbligazioni contrattuali		X	

Livelli di gravità delle infrazioni gravi

- 1) I livelli di gravità delle infrazioni sono grave ("IG"), molto grave ("IMG") e più grave ("IPG").
- 2) Le infrazioni gravi e molto gravi commesse ripetutamente dallo stesso operatore sono considerate maggiormente gravi dall'autorità competente della parte di stabilimento.
Nel calcolo della frequenza del ripetersi delle infrazioni le autorità competenti della parte tengono conto dei fattori seguenti:
 - gravità dell'infrazione (IG o IMG);
 - durata (almeno un anno dalla data del controllo);
 - numero di veicoli adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti (media annua).
- 3) 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:
 - tre IG/per veicolo/per anno = un IMG;
 - tre IMG/per veicolo/per anno = avvio di procedura nazionale sull'onorabilità.

- 4) 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. Le autorità competenti delle parti possono stabilire soglie più severe se ciò è previsto nella loro procedura amministrativa nazionale di valutazione dell'onorabilità.

PARTE I

ELENCO DELLE MATERIE
DI CUI AL PRESENTE ALLEGATO, PARTE A, ARTICOLO 8

Le conoscenze da prendere in considerazione per l'accertamento ufficiale dell'idoneità professionale ad opera delle parti devono vertere almeno sulle materie indicate di seguito. Con riguardo a tali materie, i candidati trasportatori di merci su strada devono possedere il livello di conoscenze e attitudini pratiche necessarie per dirigere un'impresa di trasporti.

Il livello minimo di conoscenze, indicato di seguito, deve corrispondere almeno al livello di conoscenze raggiunto nel corso dell'istruzione obbligatoria, completata da una formazione professionale e da una formazione tecnica complementare o da una formazione tecnica scolastica o altra, di livello secondario.

A. Elementi di diritto civile

Il candidato deve in particolare:

- a) conoscere i principali contratti utilizzati nei trasporti su strada, nonché i diritti e gli obblighi che ne derivano;
- b) essere in grado di negoziare un contratto di trasporto giuridicamente valido, in particolare per quanto riguarda le condizioni di trasporto;

- c) essere in grado di esaminare un reclamo presentato dal proprio committente relativamente a danni derivanti da perdite o avarie delle merci durante il trasporto o al ritardo nella consegna, nonché di valutare gli effetti del reclamo sulla propria responsabilità contrattuale; e
- d) conoscere le disposizioni della convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), conclusa a Ginevra il 19 maggio 1956, e gli obblighi da essa derivanti.

B. Elementi di diritto commerciale

Il candidato deve in particolare:

- a) conoscere le condizioni e le formalità previste per l'esercizio di un'attività commerciale e gli obblighi generali dei trasportatori (registrazione, libri contabili, ecc.), nonché le conseguenze del fallimento; e
- b) possedere una conoscenza adeguata delle diverse forme di società commerciali e delle norme che ne disciplinano la costituzione e il funzionamento.

C. Elementi di diritto sociale

Il candidato deve conoscere in particolare:

- a) il ruolo e il funzionamento dei vari soggetti ed organismi sociali che operano nel settore dei trasporti su strada (sindacati, consigli di impresa, rappresentanti del personale, ispettori del lavoro ecc.);

- b) gli obblighi dei datori di lavoro in materia di previdenza sociale;
- c) le norme applicabili ai contratti di lavoro subordinato delle diverse categorie di dipendenti delle imprese di trasporto su strada (forma dei contratti, obblighi delle parti, condizioni e durata del lavoro, ferie pagate, retribuzione, risoluzione del contratto ecc.);
- d) le norme applicabili in materia di tempi di guida, di riposo e di orario di lavoro e le misure pratiche di applicazione di tali disposizioni; e
- e) le norme applicabili in materia di qualificazione iniziale e formazione continua dei conducenti di cui alla parte B, sezione 1, del presente allegato.

D. Elementi di diritto tributario

Il candidato deve conoscere in particolare le norme relative:

- a) all'imposta sul valore aggiunto ("IVA") per i servizi di trasporto;
- b) alla tassa di circolazione degli autoveicoli;
- c) alle imposte su alcuni autoveicoli utilizzati per i trasporti di merci su strada, nonché ai pedaggi e ai diritti di utenza riscossi per l'uso di infrastrutture; e
- d) alle imposte sui redditi.

E. Gestione commerciale e finanziaria

Il candidato deve in particolare:

- a) conoscere le disposizioni giuridiche e pratiche relative all'uso degli assegni, dei vaglia cambiari, dei pagherò cambiari, delle carte di credito e degli altri strumenti o mezzi di pagamento;
- b) conoscere le diverse forme di crediti (bancari, documentari, fideiussioni, ipoteche, leasing, renting, factoring ecc.), nonché gli oneri e gli obblighi che ne derivano;
- c) sapere cos'è un bilancio, come si presenta ed essere in grado di interpretarlo;
- d) essere in grado di leggere e interpretare un conto profitti e perdite;
- e) essere in grado di effettuare un'analisi della situazione finanziaria e della redditività dell'impresa, in particolare in base ai rapporti finanziari;
- f) essere in grado di redigere un bilancio;
- g) conoscere i vari elementi dell'impresa che compongono il prezzo di costo (costi fissi, costi variabili, fondi di esercizio, ammortamenti ecc.) ed essere in grado di effettuare calcoli per autoveicolo, per chilometro, per viaggio o per tonnellata;
- h) essere in grado di elaborare un organigramma relativo a tutto il personale dell'impresa e organizzare programmi di lavoro ecc.;

- i) conoscere i principi degli studi di mercato (marketing), della pubblicità e delle pubbliche relazioni, compresi i servizi di trasporto, la promozione della vendita, l'elaborazione di schede clienti ecc.;
- j) conoscere i vari tipi di assicurazioni che si applicano ai trasporti su strada (assicurazioni di responsabilità, sulle persone trasportate, sulle cose trasportate, sui bagagli trasportati) nonché le garanzie e gli obblighi che ne derivano;
- k) conoscere le applicazioni telematiche nel settore dei trasporti su strada;
- l) essere in grado di applicare le norme in materia di fatturazione dei servizi di trasporto merci su strada e conoscere il contenuto e le implicazioni degli Incoterm; e
- m) conoscere le varie categorie di soggetti ausiliari dei trasporti, il loro ruolo, le loro funzioni e, ove opportuno, il loro statuto.

F. Accesso al mercato

Il candidato deve conoscere in particolare:

- a) le normative professionali che disciplinano i trasporti su strada, la locazione di autoveicoli industriali e il subappalto, in particolare le norme relative all'organizzazione ufficiale dell'attività, all'accesso all'attività, alle autorizzazioni per le operazioni di trasporto su strada, alle ispezioni e alle sanzioni;
- b) la normativa relativa alla costituzione di un'impresa di trasporti su strada;

- c) i vari documenti necessari per l'effettuazione dei servizi di trasporto su strada e per procedere alle verifiche della presenza, sia all'interno dell'impresa che a bordo degli autoveicoli, dei documenti conformi relativi a ciascun trasporto effettuato, in particolare quelli concernenti l'autoveicolo, il conducente, la merce e i bagagli;
- d) le norme relative all'organizzazione del mercato dei trasporti su strada di merci, alla movimentazione delle merci e alla logistica; e
- e) le formalità alla frontiera, la funzione e la portata dei documenti T e dei carnet TIR nonché gli obblighi e le responsabilità che derivano dal loro utilizzo.

G. Norme tecniche e di gestione tecnica

Il candidato deve in particolare:

- a) conoscere le norme relative al peso e alle dimensioni degli autoveicoli vigenti nelle parti, nonché le procedure relative ai trasporti eccezionali che derogano a tali norme;
- b) essere in grado di scegliere, in funzione delle esigenze dell'impresa, gli autoveicoli e i loro componenti (telaio, motore, organi di trasmissione, impianto di frenatura ecc.);
- c) conoscere le formalità relative all'omologazione, all'immatricolazione e al controllo tecnico dei veicoli;

- d) essere in grado di tenere conto delle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni dei veicoli a motore e l'inquinamento acustico;
- e) essere in grado di elaborare programmi di manutenzione periodica degli autoveicoli e delle apparecchiature;
- f) conoscere i diversi tipi di strumenti di movimentazione e di carico delle merci (sponde, container, pallet ecc.) ed essere in grado di introdurre procedure e impartire istruzioni relative alle operazioni di carico e scarico delle merci (ripartizione del carico, accatastamento, stivaggio, bloccaggio ecc.);
- g) conoscere le varie tecniche del trasporto combinato rotaia-strada o con navi traghetto a caricamento orizzontale;
- h) essere in grado di applicare le procedure volte a garantire il rispetto delle norme sul trasporto di merci pericolose e di rifiuti;
- i) essere in grado di applicare le procedure volte a garantire il rispetto delle norme relative al trasporto di derrate deperibili, in particolare quelle derivanti dall'accordo sui trasporti internazionali di derrate deperibili e sui mezzi speciali da utilizzare per tali trasporti (ATP), concluso a Ginevra il 1° settembre 1970; e
- j) essere in grado di applicare le procedure volte a garantire il rispetto delle norme sul trasporto di animali vivi.

H. Sicurezza stradale

Il candidato deve in particolare:

- a) conoscere le qualifiche richieste ai conducenti (patente di guida, certificati medici, attestati di idoneità ecc.);
- b) essere in grado di adottare le misure atte a garantire il rispetto, da parte dei conducenti, del codice della strada, dei divieti e delle limitazioni alla circolazione vigenti nelle parti (limiti di velocità, precedenza, soste e limitazioni di parcheggio, uso dei proiettori, segnaletica stradale ecc.);
- c) essere in grado di elaborare istruzioni destinate ai conducenti sulla verifica del rispetto delle norme di sicurezza in materia di condizioni del veicolo, delle apparecchiature e del carico e delle relative misure preventive;
- d) essere in grado di istituire un codice di condotta da applicarsi in caso di incidente e di attuare procedure atte a evitare che si ripetano incidenti o infrazioni gravi; e
- e) essere in grado di attuare le procedure necessarie per fissare le merci in condizioni di sicurezza e conoscere le relative tecniche.

PARTE II

ORGANIZZAZIONE DELL'ESAME

1. Le parti organizzano un esame scritto obbligatorio che possono integrare con un esame orale facoltativo per verificare se i candidati trasportatori di merci su strada possiedano il livello di conoscenze richiesto nelle materie elencate nella parte I e, in particolare, l'idoneità a utilizzare gli strumenti e le tecniche correlati a tali materie e a svolgere i compiti esecutivi e di coordinamento previsti.

a) L'esame scritto obbligatorio si compone di due prove:

- i) domande scritte sotto forma di domande a scelta multipla con quattro opzioni di risposta, domande a risposta diretta o una combinazione delle due formule; e
- ii) esercizi scritti/studi di casi.

La durata minima di ciascuna delle due prove è di due ore.

b) Qualora venga organizzato un esame orale, le parti possono subordinare la partecipazione a detto esame al superamento dell'esame scritto.

2. Se organizzano anche un esame orale, le parti devono prevedere, per ciascuna delle tre prove, una ponderazione dei punti che non può essere inferiore al 25 % né superiore al 40 % del punteggio complessivo attribuibile.

Se organizzano unicamente un esame scritto, le parti devono prevedere, per ciascuna prova, una ponderazione dei punti che non può essere inferiore al 40 % né superiore al 60 % del punteggio complessivo attribuibile.

3. Per l'insieme delle prove i candidati devono ottenere una media non inferiore al 60 % del punteggio complessivo attribuibile e la percentuale di punti ottenuti in una prova non deve essere inferiore al 50 % del punteggio totalizzabile. Una parte ha facoltà di ridurre la percentuale dal 50 % al 40 % esclusivamente per una prova.

PARTE A
MODELLO DI LICENZA PER L'UNIONE
COMUNITÀ EUROPEA

(a)

(Carta di cellulosa di colore azzurro Pantone 290 o di un colore il più simile possibile a quest'ultimo, formato DIN A4, carta di cellulosa di 100 g/m² o superiore)

(Prima pagina della licenza)

(Testo redatto nella lingua o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia la licenza)

Sigla distintiva dello
Stato membro⁽¹⁾ che rilascia la licenza

Denominazione dell'autorità o
dell'organismo competente

NUMERO DI LICENZA: ...

o

COPIA CERTIFICATA CONFORME N. ...

per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi

La presente licenza autorizza⁽²⁾

.....
a effettuare, su tutte le relazioni di traffico, per i percorsi o le parti di percorso entro il territorio della Comunità, trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi secondo la definizione del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (GU UE L 300 del 14.11.2009, pag. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>), che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, e secondo le disposizioni generali della presente licenza.

Osservazioni particolari:	
.....	
La presente licenza è valida dal	al
Rilasciata a	il
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Sigle distintive degli Stati membri: (B) Belgio, (BG) Bulgaria, (CZ) Repubblica ceca, (DK) Danimarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (HR) Croazia, (I) Italia, (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, (L) Lussemburgo, (H) Ungheria, (MT) Malta, (NL) Paesi Bassi, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portogallo, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacchia, (FIN) Finlandia, (S) Svezia.

⁽²⁾ Nome o ragione sociale e indirizzo completo del trasportatore.

⁽³⁾ Firma e sigillo dell'autorità o ente competente che rilascia l'attestato.

(b)

(Seconda pagina della licenza)

(Testo redatto nella lingua o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia la licenza)

DISPOSIZIONI GENERALI

La presente licenza è rilasciata a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Essa permette al titolare di effettuare, su tutte le relazioni di traffico, trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi o le parti di percorso nel territorio della Comunità e, ove opportuno, alle condizioni che essa stabilisce:

- il cui punto di partenza e il cui punto di arrivo si trovano in due Stati membri diversi, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi,
- in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo o viceversa, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi,
- tra paesi terzi con transito sul territorio di uno o più Stati membri, nonché gli spostamenti a vuoto in relazione con tali trasporti.

Nel caso di un trasporto in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo o viceversa, la presente autorizzazione è valida sul territorio della Comunità. Essa è valida nello Stato membro di carico e scarico solo una volta concluso l'accordo necessario tra la Comunità e il paese terzo in questione ai sensi del regolamento (CE) n. 1072/2009.

La licenza è personale e non è cedibile a terzi.

Può essere ritirata dalle autorità competenti dello Stato membro che l'hanno rilasciata, in particolare se il titolare:

- ha omesso di osservare tutte le condizioni cui è soggetto l'uso della licenza,
- ha fornito informazioni inesatte circa i dati richiesti per il rilascio o il rinnovo della licenza.

L'originale della licenza deve essere conservato dall'impresa di trasporto merci.

Una copia certificata conforme della licenza deve trovarsi a bordo del veicolo⁽¹⁾. Nel caso di un veicolo combinato, essa deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al veicolo combinato anche se il rimorchio o il semirimorchio non è immatricolato o ammesso alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa o è immatricolato o ammesso alla circolazione in un altro Stato.

La licenza deve essere esibita ogniqualvolta gli agenti preposti al controllo ne facciano richiesta.

In ogni Stato membro il titolare è tenuto a rispettare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ivi in vigore, in particolare le norme in materia di trasporto e di circolazione.

⁽¹⁾ Per "veicolo" si intende un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un veicolo combinato di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibito esclusivamente al trasporto di merci.

PARTE B

MODELLO DI LICENZA PER IL REGNO UNITO NEI CONFRONTI DI GIBILTERRA

Licenza del Regno Unito nei confronti di Gibilterra per la Comunità

(a)

(Carta di cellulosa di colore blu chiaro Pantone, formato DIN A4, carta di cellulosa di 100 g/m² o superiore)

(Prima pagina della licenza)

(Testo in lingua inglese)

REGNO UNITO, NEI CONFR ONTI DI GIBILTE RRRA	NOME DELL'AUTORITÀ COMPETENTE DEL REGNO UNITO NEI CONFRONTI DI GIBILTERRA ⁽¹⁾
---	---

NUMERO DI LICENZA:

o

COPIA CERTIFICATA CONFORME N. ...

per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi

La presente licenza autorizza⁽²⁾

a effettuare, su tutte le relazioni di traffico, per i percorsi o le parti di percorso entro il territorio di uno Stato membro, trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi secondo la definizione del regolamento (CE) n. 1072/2009⁽³⁾.

Osservazioni particolari:	
.....	
La presente licenza è valida dal	al
Rilasciata a	il
	

⁽¹⁾ Autorità competente per il territorio interessato per il quale è rilasciato il certificato.

⁽²⁾ Nome o ragione sociale e indirizzo completo del trasportatore.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1072/2009 quale conservato nel diritto del Regno Unito, nei confronti di Gibilterra, dalla sezione 6 della legge del 2019 relativa al recesso di Gibilterra dall'Unione europea (*Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019*) e modificato dai regolamenti adottati ai sensi della sezione 11 di tale legge.

b)

(Seconda pagina della licenza)

(Testo in lingua inglese)

DISPOSIZIONI GENERALI

La presente licenza è rilasciata a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009⁽¹⁾.

Essa permette al titolare di effettuare, su tutte le relazioni di traffico, trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi o le parti di percorso nel territorio di uno Stato membro autorizzato da qualsiasi accordo internazionale tra il Regno Unito nei confronti di Gibilterra e l'Unione europea o uno Stato membro.

La licenza è personale e non è cedibile a terzi.

Può essere ritirata dal "Driver and Vehicles Licensing Department" (ministero dei Trasporti, del traffico e dei servizi tecnici di Gibilterra), per esempio se il titolare:

- ha omesso di osservare tutte le condizioni cui è soggetto l'uso della licenza,
- ha fornito informazioni inesatte circa i dati richiesti per il rilascio o il rinnovo della licenza.

L'originale della licenza deve essere conservato dall'impresa di trasporto merci.

Una copia certificata conforme della licenza deve trovarsi a bordo del veicolo⁽²⁾. Nel caso di un veicolo combinato, essa deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al veicolo combinato anche se il rimorchio o il semirimorchio non è immatricolato o ammesso alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa o è immatricolato o ammesso alla circolazione in un altro Stato.

La licenza deve essere esibita ogniqualvolta gli agenti preposti al controllo ne facciano richiesta.

Il titolare è tenuto a rispettare sul territorio di Gibilterra o di ciascuno Stato membro le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore in tale Stato, in particolare quelle in materia di trasporto e di circolazione.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1072/2009 quale conservato nel diritto del Regno Unito, nei confronti di Gibilterra, dalla sezione 6 della legge del 2019 relativa al recesso di Gibilterra dall'Unione europea (*Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019*) e modificato dai regolamenti adottati ai sensi della sezione 11 di tale legge.

⁽²⁾ Per "veicolo" si intende un veicolo a motore immatricolato a Gibilterra o in uno Stato membro, o un veicolo combinato di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato a Gibilterra o in uno Stato membro, adibito esclusivamente al trasporto di merci.

ELEMENTI DI SICUREZZA DELLA LICENZA

La licenza deve presentare almeno due degli elementi di sicurezza seguenti:

- un ologramma;
- fibre speciali nella carta che diventano visibili ai raggi UV;
- almeno una riga in microstampa (stampa visibile soltanto con lente d'ingrandimento e non riprodotta dalle fotocopiatrici);
- caratteri, simboli o motivi tattili;
- doppia numerazione: numero di serie e numero di rilascio della licenza e della sua copia certificata conforme;
- un fondo di sicurezza con rabescature sottili e stampa a iride.

Parte 1

Dati contenuti nei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada
e condizioni di accesso a tali dati

1. I registri elettronici nazionali di cui al presente allegato parte A, articolo 13, paragrafo 1, contengono quanto meno i dati seguenti:
 - a) il nome e la forma giuridica dell'impresa di trasporto su strada;
 - b) l'indirizzo della sede;
 - c) i nomi dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di cui al presente allegato, parte A, articolo 3, inerenti all'onorabilità e all'idoneità professionale o, se del caso, il nome di un rappresentante legale;
 - d) il tipo di autorizzazione, il numero di veicoli oggetto dell'autorizzazione e, se del caso, il numero di serie della licenza di cui all'articolo 278, paragrafo 1, del presente accordo e delle copie certificate conformi;
 - e) il numero, la categoria e il tipo di infrazioni gravi di cui al presente allegato, parte A, articolo 6, paragrafo 2, dell'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione che hanno dato luogo a una condanna o a una sanzione nel corso degli ultimi due anni;

- f) il nome delle persone dichiarate inidonee a dirigere le attività di trasporto di un'impresa finché non sia stata ripristinata l'onorabilità di dette persone ai sensi del presente allegato, parte A, articolo 6, paragrafo 4, e le misure di riabilitazione applicabili;
- g) il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma del presente allegato, parte A, articolo 5, lettera f); e
- h) la fascia di rischio dell'impresa a norma del diritto e/o delle procedure applicabili in ciascuna delle parti.

2. I dati di cui al paragrafo 1, lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, conformemente alle pertinenti disposizioni del diritto in materia di protezione dei dati personali applicabile in ciascuna delle parti.

Le autorità competenti di ciascuna delle parti possono scegliere di mantenere i dati di cui al paragrafo 1, lettere da e) a h), in registri separati. In tali casi, i dati di cui al paragrafo 1, lettere e) e f), sono resi disponibili su richiesta o sono direttamente accessibili a tutte le autorità competenti della parte in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro cinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta.

I dati di cui al paragrafo 1, lettere g) e h), sono messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

I dati di cui al paragrafo 1, lettere da e) a h), sono accessibili ad autorità diverse dalle autorità competenti solo qualora dette autorità siano debitamente investite dei poteri di controllo e di sanzione nel settore del trasporto su strada e dispongano di personale giurato o altrimenti soggetto a un obbligo formale di segretezza.

3. I dati attinenti a imprese la cui autorizzazione sia stata sospesa o ritirata restano nel registro elettronico nazionale per due anni a decorrere dalla scadenza della sospensione o dalla revoca della licenza e sono eliminati subito dopo.

I dati riguardanti persone dichiarate inidonee alla professione di trasportatore di merci su strada restano nel registro elettronico nazionale finché non sia stata ripristinata l'onorabilità delle stesse a norma del presente allegato, parte A, articolo 6, paragrafo 4. Una volta adottate le misure di riabilitazione o altre misure aventi effetto equivalente, i dati sono subito eliminati.

I dati di cui al primo e secondo comma indicano i motivi della sospensione o del ritiro dell'autorizzazione o della dichiarazione di inidoneità, a seconda dei casi, e la rispettiva durata.

4. Le parti adottano tutte le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.

Parte 2

Requisiti minimi relativi ai dati da inserire nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada

1. I requisiti minimi relativi ai dati da inserire nei registri elettronici nazionali istituiti dalle autorità competenti di ciascuna delle parti conformemente al presente allegato, parte A, articolo 13, sono stabiliti nell'allegato della decisione 2009/992/UE della Commissione¹ e nell'articolo 1 della decisione di esecuzione (UE) 2024/2164 della Commissione², secondo l'adattamento di cui ai paragrafi seguenti.
2. Ai fini della presente appendice si applicano i seguenti adattamenti dell'allegato della decisione 2009/992/UE:
 - a) il riferimento a "Stato membro" è sostituito da "paese"³;
 - b) i riferimenti a "licenza comunitaria", ovunque ricorrano, sono sostituiti da "licenza di cui all'articolo 278, paragrafo 1, dell'accordo nei confronti di Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";

¹ Decisione 2009/992/UE della Commissione, del 17 dicembre 2009, sui requisiti minimi relativi ai dati da inserire nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada (GU L 339 del 22.12.2009, pag. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Decisione di esecuzione (UE) 2024/2164 della Commissione, dell'11 luglio 2024, sui requisiti minimi relativi ai dati dei veicoli noleggiati da inserire nei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada (GU UE L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Per paese si intende uno Stato membro per l'Unione e il territorio di Gibilterra per il Regno Unito, nei confronti di Gibilterra.

- c) nel caso del Regno Unito nei confronti di Gibilterra, non sono richiesti i campi seguenti:
"numero di persone occupate" e "fattore di rischio";
- d) "articolo 16, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 1071/2009" è sostituito da
"allegato 27, appendice 27-A-1-5, parte 1, lettera c), dell'accordo su Gibilterra tra
l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno
Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
3. Ai fini della presente appendice, la voce "paese di immatricolazione del veicolo" di cui
all'articolo 1 della decisione di esecuzione (UE) 2024/2164, nel caso del Regno Unito nei
confronti di Gibilterra è impostata in modo predefinito su "GI".

Parte 3

Modalità di scambio di informazioni di cui alla parte A,
articolo 14, paragrafi 3 e 4, del presente allegato

1. Il Regno Unito nei confronti di Gibilterra e gli Stati membri dell'Unione utilizzano i registri europei delle imprese di trasporto su strada ("ERRU"), istituiti dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/480⁴, della Commissione, per lo scambio di informazioni di cui alla parte A, articolo 14, paragrafi 3 e 4, del presente allegato.
2. Il Regno Unito nei confronti di Gibilterra effettua l'interconnessione del proprio registro elettronico nazionale al sistema ERRU conformemente alle procedure e ai requisiti tecnici di cui al regolamento (UE) 2016/480, secondo l'adattamento di cui alla parte 4 della presente appendice.

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione dal 1o aprile 2016 che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010 (GU UE L 87 del 2.4.2016, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Ciascuna parte provvede affinché il trattamento dei dati personali nel contesto della presente appendice sia effettuato esclusivamente ai fini della verifica del rispetto della parte III, titolo III, capo 2, del presente accordo e del presente allegato.
4. Il Regno Unito nei confronti di Gibilterra e ciascuno Stato membro dell'Unione designano un punto di contatto ERRU responsabile dello scambio di informazioni dell'altra parte per quanto riguarda l'applicazione della presente appendice.

Parte 4

Adeguamenti delle specifiche tecniche del sistema ERRU

Ai fini della presente appendice si applicano i seguenti adattamenti al regolamento (UE) 2016/480:

1. I riferimenti a "Stato membro", ovunque ricorrano, si intendono come riferimenti a "paese"⁵ e i riferimenti a "Stati membri", ovunque ricorrano, sono da intendersi come riferimenti a "paesi"⁶.
2. I riferimenti a "presente regolamento", ovunque ricorrano, "allegati da I a VII del presente regolamento" e "allegato VIII del presente regolamento" sono da intendersi come riferimenti a "appendice 27-A-1-5 dell'allegato 27 dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".

⁵ Per paese si intende uno Stato membro per l'Unione, e il territorio di Gibilterra, per il Regno Unito, nei confronti di Gibilterra.

⁶ Per paesi si intendono sia gli Stati membri sia, per il Regno Unito nei confronti di Gibilterra, il territorio di Gibilterra.

3. I riferimenti a "licenza comunitaria", ovunque ricorrano, sono da intendersi come riferimenti a "licenza di cui all'articolo 278, paragrafo 1, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
4. Negli articoli da 1 a 3, "articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009" e "articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009" sono sostituiti da "appendice 27-A-1-5 dell'allegato dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
5. Nell'articolo 2, "articolo 2 del regolamento (CE) n. 1071/2009" è sostituito da "allegato 27, parte A, articolo 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
6. Nell'articolo 2, lettera e), "articolo 8, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009" è sostituito da "articolo 280, paragrafo 1, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
7. Gli articoli 6 e 7 non si applicano ai fini della presente appendice.
8. Nell'allegato II, punto 1.3:
 - a) "fattore di rischio e fascia di rischio" è sostituito da "fascia di rischio";
 - b) il riferimento a "numero di dipendenti" è soppresso.

9. Nell'appendice dell'allegato III:
- a) i seguenti campi non sono contenuti in un messaggio di risposta alla verifica dei dati dell'impresa di trasporto (*Check Transport Undertaking Data Response*): "numero di dipendenti" e "fattore di rischio";
 - b) i termini "all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009 e all'allegato I del regolamento (UE) 2016/403 della Commissione" sono sostituiti da " all'allegato 27, appendici 27-A-1-1 e 27-A-1-1bis, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
10. Nell'allegato VIII, sezione 1, "articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009" è sostituito da "allegato 27, parte A, articolo 12, paragrafo 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".

11. Nell'allegato VIII, sezione 2.1, "nella direttiva 2006/22/CE o nel regolamento (CE) n. 1071/2009" sono sostituiti da "nell'allegato 27, appendici 27-A-1-1 e 27-A-1-1bis dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".

Parte 5

Sospensione del collegamento del Regno Unito nei confronti di Gibilterra al sistema ERRU

L'Unione può revocare al Regno Unito nei confronti di Gibilterra il diritto di accesso al sistema ERRU nel momento in cui il Regno Unito nei confronti di Gibilterra non soddisfa più le condizioni di cui alla presente appendice.

PARTE B

PRESCRIZIONI RELATIVE AI CONDUCENTI CHE EFFETTUANO TRASPORTO DI MERCI IN CONFORMITÀ DELL'ARTICOLO 280 DEL PRESENTE ACCORDO

SEZIONE 1

CERTIFICATO DI IDONEITÀ PROFESSIONALE

ARTICOLO 1

Ambito di applicazione

La presente sezione si applica all'attività di guida di chiunque sia dipendente di un trasportatore di merci su strada, o impiegato presso lo stesso, che effettua i viaggi di cui all'articolo 276 o all'articolo 277 del presente accordo e utilizza veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1+E, C o C+E o una patente di guida riconosciuta equivalente dal comitato specializzato per l'economia e il commercio.

ARTICOLO 2

Esenzioni

Il certificato di idoneità professionale ("CAP") non è richiesto per i conducenti di veicoli:

- a) la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;
- b) ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei pompieri, delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi di trasporto sanitario di emergenza, o messi a loro disposizione, quando il trasporto è effettuato in conseguenza di compiti assegnati a tali servizi;
- c) sottoposti a prove su strada a fini di perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, o ai conducenti dei veicoli nuovi o trasformati non ancora immessi in circolazione;
- d) utilizzati in stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio;
- e) che trasportano materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente; o
- f) utilizzati, o noleggiati senza conducente, da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, salvo quando la guida rientri nell'attività principale del conducente o superi una distanza, fissata dal diritto nazionale, dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing.

ARTICOLO 3

Qualificazione e formazione

1. L'attività di guida definita all'articolo 1 è subordinata ad un obbligo di qualificazione iniziale e ad un obbligo di formazione periodica. A tal fine le parti predispongono:

a) un sistema di qualificazione iniziale corrispondente a una delle opzioni seguenti:

i) opzione che prevede al contempo la frequenza di corsi e un esame

A norma della sezione 2, punto 2.1, dell'appendice 27-B-1-1, questo tipo di qualificazione iniziale prevede la frequenza obbligatoria di corsi aventi una durata determinata. Essa si conclude con un esame. In caso di superamento dell'esame, la qualificazione è sancita dal rilascio del CAP previsto all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a);

ii) opzione che prevede solo esami

A norma della sezione 2, punto 2.2, dell'appendice 27-B-1-1, questo tipo di qualificazione iniziale non prevede la frequenza obbligatoria di corsi, bensì soltanto esami teorici e pratici. In caso di superamento degli esami, la qualificazione è sancita dal rilascio del CAP previsto all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b).

Una parte può tuttavia autorizzare il conducente, per un periodo massimo di tre anni, a guidare nel suo territorio prima che abbia ottenuto il CAP, qualora il conducente stia partecipando a un corso di istruzione professionale della durata minima di sei mesi. Nell'ambito di tale corso di istruzione professionale, gli esami di cui ai punti i) e ii) della presente lettera possono essere effettuati per stadi; e

- b) un sistema di formazione periodica.

A norma della dell'appendice 27-B-1-1, sezione 4, la formazione periodica prevede la frequenza obbligatoria di corsi. Essa è sancita dal rilascio del CAP previsto all'articolo 8, paragrafo 1.

2. Una parte può inoltre prevedere un sistema di qualificazione iniziale accelerata per consentire al conducente di guidare nei casi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), e lettera b).

A norma dell'appendice 27-B-1-1, sezione 3, la qualificazione iniziale accelerata prevede la frequenza obbligatoria di corsi. Essa si conclude con un esame. In caso di superamento dell'esame, essa è sancita dal rilascio del CAP previsto all'articolo 6, paragrafo 2.

3. Una parte può esonerare i conducenti che abbiano ottenuto il certificato di idoneità professionale di cui alla parte A dagli esami di cui al paragrafo 1, lettera a), punti i) e ii), e al paragrafo 2 del presente articolo per le materie incluse nell'esame previsto nella suddetta parte del presente allegato e, ove opportuno, dall'obbligo di frequentare la parte dei corsi riguardante tali materie.

ARTICOLO 4

Diritti acquisiti

Sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale i conducenti titolari di una patente di guida di categoria C1, C1+E, C o C+E o di una patente di guida riconosciuta equivalente dal comitato specializzato per l'economia e il commercio, rilasciata entro il 10 settembre 2009.

ARTICOLO 5

Qualificazione iniziale

1. Per accedere alla qualificazione iniziale non è richiesto il previo possesso della patente di guida corrispondente.
2. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di merci può guidare:
 - a) a partire dai 18 anni di età:
 - i) veicoli delle categorie di patente di guida C e C+E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1; e
 - ii) veicoli delle categorie di patente di guida C1 e C1+E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2;
 - b) a partire dai 21 anni di età, veicoli delle categorie di patente di guida C e C+E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2.
3. Fatti salvi i limiti di età di cui al paragrafo 2, i conducenti che effettuano trasporti di merci e che siano titolari di un CAP previsto all'articolo 6 per una delle categorie previste al paragrafo 2 del presente articolo sono esentati dal conseguimento di tale CAP per qualunque altra categoria di veicoli prevista al medesimo paragrafo.

4. I conducenti che effettuano trasporti di merci che ampliano o cambiano la propria attività per effettuare trasporti di passeggeri, o viceversa, e che sono titolari del CAP previsto all'articolo 6 non sono tenuti a ripetere le sezioni comuni delle qualificazioni iniziali, ma unicamente le sezioni specifiche attinenti alla nuova qualificazione.

ARTICOLO 6

CAP comprovante la qualificazione iniziale

1. CAP comprovante una qualificazione iniziale
 - a) CAP rilasciato sulla base della frequenza di corsi e di un esame

A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), punto i), le parti impongono all'aspirante conducente la frequenza di corsi presso un centro di formazione autorizzato dalle autorità competenti ai sensi dell'appendice 27-B-1-1, sezione 5, in seguito denominato "centro di formazione autorizzato". Tali corsi vertono su tutte le materie di cui all'appendice 27-B-1-1, sezione 1.

La formazione si conclude con il superamento dell'esame di cui all'appendice 27-B-1-1, sezione 2, punto 2.1. Le autorità competenti delle parti o qualsiasi entità da esse designata organizzano tale esame al fine di verificare se l'aspirante conducente possiede, in tutte le materie succitate, il livello di conoscenze richiesto dall'appendice 27-B-1-1, sezione 1. Le autorità o le entità summenzionate sorvegliano l'esame e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale.

b) CAP rilasciato sulla base di esami

A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), punto ii), le parti impongono all'aspirante conducente il superamento degli esami teorici e pratici di cui all'appendice 27-B-1-1, sezione 2, punto 2.2. Le autorità competenti delle parti o qualsiasi entità da esse designata organizzano tali esami al fine di verificare se l'aspirante conducente possiede, in tutte le materie succitate, il livello di conoscenze richiesto dall'appendice 27-B-1-1, sezione 1. Tali autorità o entità sorvegliano gli esami e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale.

2. CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata

A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, le parti impongono all'aspirante conducente la frequenza di corsi presso un centro di formazione autorizzato. Tali corsi vertono su tutte le materie di cui all'appendice 27-B-1-1, sezione 1.

La formazione si conclude con l'esame di cui all'appendice 27-B-1-1, sezione 3. Le autorità competenti delle parti o qualsiasi entità da esse designata organizzano tale esame al fine di verificare se l'aspirante conducente possiede, in tutte le materie succitate, il livello di conoscenze richiesto dall'appendice 27-B-1-1, sezione 1. Tali autorità o entità sorvegliano l'esame e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata.

ARTICOLO 7

Formazione periodica

La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari del CAP di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento della loro attività lavorativa, con particolare accento sulla sicurezza stradale, sulla salute e la sicurezza sul lavoro e sulla riduzione dell'impatto ambientale della guida.

Tale formazione è organizzata da un centro di formazione autorizzato in conformità dell'appendice 27-B-1-1, sezione 5. La formazione consiste nell'insegnamento in aula, nella formazione pratica e, se disponibile, nella formazione per mezzo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) o con simulatori di alta qualità. In caso di trasferimento presso un'altra impresa, occorre tener conto della formazione periodica già effettuata dal conducente.

La formazione periodica mira ad approfondire e a rivedere alcune delle materie di cui all'appendice 27-B-1-1, sezione 1. Tratta varie materie e prevede sempre almeno una materia connessa alla sicurezza stradale. Le materie trattate nella formazione rispondono agli sviluppi della normativa e della tecnologia pertinenti e tengono conto, per quanto possibile, delle esigenze specifiche di formazione del conducente.

ARTICOLO 8

CAP comprovante la formazione periodica

1. Al termine della formazione periodica di cui all'articolo 7, le autorità competenti delle parti o il centro di formazione autorizzato rilasciano al conducente un CAP comprovante la formazione periodica.

2. Un primo corso di formazione periodica deve essere frequentato:

- a) dal titolare del CAP di cui all'articolo 6 nei cinque anni successivi alla data di rilascio del CAP; e
- b) dai conducenti di cui all'articolo 4, nei cinque anni successivi al 10 settembre 2009.

Una parte può ridurre o prorogare al massimo di due anni i termini di cui alla lettera a) o b).

3. Il conducente che ha concluso la prima fase di formazione periodica di cui al paragrafo 2 del presente articolo segue una formazione periodica ogni cinque anni prima della scadenza del periodo di validità del CAP comprovante la formazione periodica.

4. I titolari del CAP di cui all'articolo 6 o del CAP di cui al paragrafo 1 del presente articolo, nonché i conducenti di cui all'articolo 4 che non esercitano più la professione e non rispondono ai requisiti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo devono seguire un corso di formazione periodica prima di riprendere l'esercizio della professione.

5. I conducenti che effettuano trasporti di merci su strada che hanno seguito un corso di formazione periodica per una delle categorie di patenti di cui all'articolo 5, paragrafo 2, sono esentati dall'obbligo di frequenza di un corso di formazione periodica per un'altra delle categorie previste da tale paragrafo.

ARTICOLO 9

Applicazione

Le autorità competenti di una parte appongono direttamente sulla patente di guida del conducente, accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida, un segno distintivo attestante il possesso di un CAP e indicante la data di scadenza, oppure istituiscono una specifica carta di qualificazione del conducente, elaborata secondo il modello riprodotto nell'appendice X-B-1-2. Possono essere ammessi eventuali altri modelli, purché siano riconosciuti equivalenti dal comitato specializzato per l'economia e il commercio. La carta di qualificazione del conducente o un documento equivalente di cui sopra, rilasciato dalle autorità competenti di una parte, sono riconosciuti dall'altra parte ai fini della presente sezione.

I conducenti devono poter esibire, su richiesta di qualsiasi agente preposto al controllo, una patente di guida o una specifica carta di qualificazione del conducente o un documento equivalente recante il segno distintivo che conferma il possesso di un CAP.

REQUISITI MINIMI DELLA QUALIFICAZIONE E DELLA FORMAZIONE

Al fine di garantire che le norme che disciplinano il trasporto di merci su strada di cui agli articoli 276 e 277 del presente accordo siano il più possibile armonizzate, i requisiti minimi per la qualificazione e la formazione dei conducenti nonché per l'autorizzazione dei centri di formazione sono stabiliti nelle sezioni da 1 a 5 della presente appendice. Possono essere ammessi contenuti diversi per la qualificazione e la formazione in questione, purché siano considerati equivalenti dal comitato specializzato per l'economia e il commercio.

SEZIONE 1

ELENCO DELLE MATERIE

Le conoscenze che le parti devono prendere in considerazione per l'accertamento della qualificazione iniziale e della formazione periodica del conducente devono vertere almeno sulle materie indicate nel presente elenco. Gli aspiranti conducenti devono possedere il livello di conoscenze e di attitudini pratiche necessarie per guidare in sicurezza i veicoli della relativa categoria di patenti. Il livello minimo di conoscenze non può essere inferiore al livello raggiunto nel corso dell'istruzione obbligatoria, completata dalla formazione professionale

1. Perfezionamento per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza

1.1. Obiettivo conoscenza delle caratteristiche del sistema di trasmissione per usarlo in maniera ottimale.

Curve di coppia, di potenza e di consumo specifico del motore, zona di uso ottimale del contagiri, diagrammi di ricoprimento dei rapporti di trasmissione.

- 1.2. Obiettivo conoscenza delle caratteristiche tecniche e del funzionamento dei dispositivi di sicurezza per poter controllare il veicolo, minimizzarne l'usura e prevenirne le anomalie di funzionamento.

Limiti dell'utilizzo di freni e rallentatore, uso combinato di freni e rallentatore, ricerca del miglior compromesso fra velocità e rapporto del cambio, ricorso all'inerzia del veicolo, utilizzo dei dispositivi di rallentamento e frenatura in discesa, condotta in caso di avaria, uso di dispositivi elettronici e meccanici come il sistema di controllo elettronico della stabilità (ESP), i dispositivi avanzati di frenata di emergenza (AEBS), il sistema di frenatura antibloccaggio (ABS), i sistemi di controllo della trazione (TCS) e i sistemi di monitoraggio dei veicoli (IVMS) e altri dispositivi omologati di assistenza alla guida o di automazione.

- 1.3. Obiettivo capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Ottimizzazione del consumo di carburante mediante applicazione delle cognizioni tecniche di cui ai punti 1.1 e 1.2, importanza di prevedere il flusso del traffico, mantenimento di una distanza adeguata da altri veicoli e utilizzo della dinamica del veicolo, velocità costante, guida regolare e pressione degli pneumatici adeguata nonché conoscenza dei sistemi di trasporto intelligenti che migliorano l'efficienza alla guida e assistono nella pianificazione degli itinerari.

- 1.4. Obiettivo capacità di prevedere e valutare i rischi del traffico e di adattare la guida di conseguenza.

Cogliere i mutamenti delle condizioni della strada, del traffico e meteorologiche e adattare la guida di conseguenza, prevedere il verificarsi di eventi; comprendere come preparare e pianificare un viaggio in condizioni meteorologiche anomale; conoscere l'uso delle attrezzature di sicurezza e capire quando un viaggio deve essere rinviato o annullato a causa di condizioni meteorologiche estreme; adeguare la guida ai rischi del traffico, inclusi i comportamenti pericolosi nel traffico o la distrazione al volante (dovuta all'utilizzo di dispositivi elettronici, al consumo di cibo o bevande ecc.); riconoscere le situazioni pericolose e adattare la guida di conseguenza, nonché essere in grado di gestire lo stress che ne deriva, in particolare in rapporto alle dimensioni e al peso dei veicoli e alla presenza di utenti della strada vulnerabili quali i pedoni, i ciclisti e i conducenti di veicoli a motore a due ruote;

riconoscere le situazioni potenzialmente pericolose e i casi in cui tali pericoli potenziali rischiano di determinare una situazione in cui non è più possibile evitare un incidente, quindi scegliere e compiere azioni che aumentino i margini di sicurezza in modo che si possa ancora evitare l'incidente qualora il pericolo potenziale dovesse divenire reale.

- 1.5. Obiettivo capacità di caricare il veicolo rispettandone i principi di sicurezza e di corretto utilizzo.

Forze che agiscono sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche della carreggiata, uso di sistemi di trasmissione automatica, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, calcolo del volume totale, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico sugli assi, stabilità e baricentro del veicolo, tipi di imballaggi e di palette di carico;

categorie principali di merci che necessitano di fissaggio, tecniche di ancoraggio e di fissaggio, uso delle cinghie di fissaggio, verifica dei dispositivi di fissaggio, uso delle attrezzature di movimentazione, montaggio e smontaggio delle coperture telate.

2. Applicazione della normativa

2.1. Obiettivo conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto e della relativa regolamentazione.

Durata massima della prestazione lavorativa nei trasporti; principi, applicazione e conseguenze della normativa relativa ai tempi di guida e ai periodi di riposo e di quella relativa al tachigrafo; sanzioni per omissione di uso, uso illecito o manomissione del tachigrafo; conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto: diritti e doveri del conducente in materia di qualificazione iniziale e di formazione periodica.

2.2. Obiettivo conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di merci.

Licenze per l'esercizio dell'attività, documenti da tenere nel veicolo, divieti di percorrenza di determinate strade, pedaggi stradali, obblighi previsti dai contratti standard per il trasporto di merci, redazione dei documenti che costituiscono il contratto di trasporto, autorizzazioni al trasporto internazionale, obblighi previsti dalla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), conclusa a Ginevra il 19 maggio 1956, redazione della lettera di vettura internazionale, attraversamento delle frontiere, spedizionieri, documenti particolari di accompagnamento delle merci.

3. Salute, sicurezza stradale e sicurezza ambientale, servizi, logistica

3.1. Obiettivo sensibilizzazione ai pericoli della strada e agli infortuni sul lavoro.

Tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti, statistiche sugli incidenti stradali, percentuale di automezzi pesanti/autobus coinvolti, perdite in termini umani e danni materiali ed economici.

3.2. Obiettivo capacità di prevenire la criminalità e il traffico di clandestini.

Informazioni generali, implicazioni per i conducenti, misure preventive, promemoria verifiche, normativa in materia di responsabilità degli autotrasportatori.

3.3. Obiettivo capacità di prevenire i rischi fisici.

Principi di ergonomia: movimenti e posture a rischio, condizione fisica, esercizi di mantenimento, protezione individuale.

3.4. Obiettivo consapevolezza dell'importanza dell'idoneità fisica e mentale.

Principi di un'alimentazione sana ed equilibrata, effetti dell'alcool, dei farmaci e di tutte le sostanze che inducono stati di alterazione; sintomi, cause ed effetti dell'affaticamento e dello stress, ruolo fondamentale del ciclo di base attività lavorativa/riposo.

3.5. Obiettivo capacità di valutare le situazioni d'emergenza.

Condotta in situazione di emergenza: valutare la situazione, evitare di aggravare l'incidente, chiamare soccorsi, prestare assistenza e primo soccorso ai feriti, reazione in caso di incendio, evacuazione degli occupanti del mezzo pesante, reazione in caso di aggressione; principi di base per la compilazione del verbale di incidente.

3.6. Obiettivo capacità di comportarsi in modo da valorizzare l'immagine dell'azienda.

Condotta del conducente e immagine aziendale: importanza della qualità della prestazione del conducente per l'impresa, pluralità dei ruoli e degli interlocutori del conducente, manutenzione del veicolo, organizzazione del lavoro, conseguenze delle vertenze sul piano commerciale e finanziario.

3.7. Obiettivo conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di merci e dell'organizzazione del mercato.

L'autotrasporto rispetto alle altre modalità di trasporto (concorrenza, spedizionieri), diverse attività connesse all'autotrasporto (trasporti per conto terzi, in conto proprio, attività ausiliare di trasporto), organizzazione dei principali tipi di impresa di trasporti o di attività ausiliare di trasporto, diverse specializzazioni (trasporti su strada con autocisterna, a temperatura controllata, di merci pericolose, di animali ecc.), evoluzione del settore (diversificazione dell'offerta, strada-ferrovia, subappalto ecc.).

SEZIONE 2

OBBLIGO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE DI CUI AL PRESENTE ALLEGATO PARTE B, SEZIONE 1, ARTICOLO 3, PARAGRAFO 1, LETTERA A),

Una parte può considerare che altre specifiche formazioni relative al trasporto di merci su strada, prescritte dalla propria normativa, rientrino nell'ambito della formazione di cui alla presente sezione e alla sezione 3 della presente appendice.

2.1. Opzione che prevede la frequenza di corsi e un esame

La qualificazione iniziale deve comprendere l'insegnamento di tutte le materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1 della presente appendice. La durata di tale qualificazione iniziale deve essere di 280 ore.

Ogni aspirante conducente deve effettuare almeno 20 ore di guida individuale su un veicolo della categoria pertinente che possieda almeno i requisiti dei veicoli d'esame.

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente deve essere assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato. Ogni aspirante conducente può effettuare al massimo 8 delle 20 ore di guida individuale su un terreno speciale oppure con un simulatore di alta qualità, affinché sia possibile valutare l'apprendimento di una guida razionale improntata al rispetto delle norme di sicurezza e, in particolare, il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'alternarsi del giorno e della notte, nonché la capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Una parte e, nel caso dell'Unione, uno Stato membro possono acconsentire a che parte della formazione sia fornita dal centro di formazione autorizzato per mezzo di strumenti TIC, come l'e-learning, garantendo nel contempo che siano mantenute la qualità elevata e l'efficacia della formazione e selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace gli strumenti TIC. In tal caso sono necessari un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo.

Per i conducenti di cui alla parte B, sezione 1, articolo 5, paragrafo 4, la durata della qualificazione iniziale deve essere di 70 ore, di cui cinque di guida individuale.

A formazione conclusa, le autorità competenti delle parti o l'entità da esse designata devono sottoporre il conducente a un esame scritto oppure orale. L'esame deve prevedere almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati nell'elenco delle materie di cui alla sezione 1 della presente appendice.

2.2. Opzione con esame

Le autorità competenti delle parti o l'entità da esse designata organizzano gli esami di teoria e di pratica summenzionati per verificare se l'aspirante conducente possiede il livello di conoscenze richiesto dalla sezione 1 della presente appendice per gli obiettivi e nelle materie ivi indicati.

a) L'esame di teoria consta di almeno due prove:

- i) domande con risposta a scelta multipla, risposta diretta o una combinazione di entrambe; e

- ii) analisi di un caso specifico.

La durata minima dell'esame di teoria è di quattro ore.

- b) L'esame di pratica consta di due prove:

- i) prova di guida volta a valutare il perfezionamento per una guida razionale improntata alle norme di sicurezza. Se possibile, tale prova è effettuata su strade extraurbane, su strade a scorrimento veloce e in autostrada (o simile), come pure su tutti i tipi di strada urbana che presentino i diversi tipi di difficoltà che il conducente potrebbe incontrare. Sarebbe preferibile che la prova fosse effettuata in diverse condizioni di densità di traffico. I tempi di guida su strada devono essere sfruttati in modo ottimale per poter valutare l'aspirante conducente in tutte le probabili aree di circolazione. La durata minima di questa prova è di 90 minuti;
- ii) una prova pratica relativa almeno alla sezione 1, punti 1.5, 3.2, 3.3 e 3.5, della presente appendice.

La durata minima di questa prova è di 30 minuti.

I veicoli utilizzati per gli esami di pratica devono possedere almeno i requisiti dei veicoli d'esame.

L'esame di pratica può essere completato da una terza prova, effettuata su un terreno speciale oppure in un simulatore di alta qualità, per valutare l'apprendimento di una guida razionale improntata al rispetto delle norme di sicurezza e, in particolare, il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'ora del giorno o della notte.

Per tale prova facoltativa non è fissata nessuna durata. Se l'aspirante conducente fosse sottoposto a essa, la durata della prova potrebbe essere dedotta, per un massimo di 30 minuti, dai 90 minuti previsti per la prova di guida di cui al punto i).

Per i conducenti di cui alla parte B, sezione 1, articolo 5, paragrafo 4, l'esame di teoria è limitato alle materie, fra quelle previste alla sezione 1 della presente appendice, che riguardano i veicoli sui quali verte la nuova qualificazione iniziale. Detti conducenti devono comunque effettuare l'esame di pratica nella sua integralità.

SEZIONE 3

QUALIFICAZIONE INIZIALE ACCELERATA DI CUI AL PRESENTE ALLEGATO X, PARTE B, SEZIONE 1, ARTICOLO 3, PARAGRAFO 2

La qualificazione iniziale accelerata deve comprendere l'insegnamento di tutte le materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1 della presente appendice. La durata prescritta è di 140 ore.

Ogni aspirante conducente deve effettuare almeno 10 ore di guida individuale su un veicolo della categoria pertinente che possieda almeno i requisiti dei veicoli d'esame.

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente deve essere assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato. Ogni aspirante conducente può effettuare al massimo 4 delle 10 ore di guida individuale su un terreno speciale oppure con un simulatore di alta qualità, affinché sia possibile valutare l'apprendimento di una guida razionale improntata al rispetto delle norme di sicurezza e, in particolare, il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al variare di tali condizioni del fondo stradale in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'alternarsi del giorno e della notte, nonché la capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Le disposizioni di cui alla sezione 2, punto 2.1, quarto comma, della presente appendice si applicano anche alla qualificazione iniziale accelerata.

Per i conducenti di cui alla parte B, sezione 1, articolo 5, paragrafo 4, la durata della qualificazione iniziale accelerata deve essere di 35 ore, di cui cinque di guida individuale.

A formazione conclusa, le autorità competenti delle parti o l'entità da esse designata devono sottoporre il conducente a un esame scritto oppure orale. L'esame deve prevedere almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati nell'elenco delle materie di cui alla sezione 1 della presente appendice.

Una parte può considerare che altre specifiche formazioni relative al trasporto di merci su strada, prescritte dalla propria normativa, rientrino nell'ambito della formazione di cui alla presente sezione.

SEZIONE 4

OBBLIGO DI FORMAZIONE PERIODICA DI CUI AL PRESENTE ALLEGATO, PARTE B, SEZIONE 1, ARTICOLO 3, PARAGRAFO 1, LETTERA B)

I corsi obbligatori di formazione periodica devono essere organizzati da un centro di formazione autorizzato. La durata prescritta per tali corsi è di 35 ore ogni cinque anni, suddivisi per periodi di almeno sette ore che possono essere suddivisi nell'arco di due giorni consecutivi. In caso di e-learning, il centro di formazione autorizzato garantisce che sia mantenuta un'adeguata qualità della formazione anche selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace gli strumenti TIC. In particolare, le parti prescrivono un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo. La durata massima dell'attività di formazione di e-learning non supera le 12 ore. Almeno uno dei periodi del corso di formazione deve riguardare un tema connesso alla sicurezza stradale. I contenuti della formazione devono rispondere alle esigenze di formazione specifiche per i trasporti effettuati dal conducente e agli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti e dovrebbero, nella misura del possibile, rispondere alle esigenze di formazione specifiche del conducente. Nel corso delle 35 ore dovrebbero essere trattate una serie di materie diverse, compresa la ripetizione della formazione qualora risulti che il conducente necessita di una specifica formazione di recupero.

Una parte e, nel caso dell'Unione, uno Stato membro possono considerare che altre specifiche formazioni relative al trasporto di merci su strada, prescritte dalla propria normativa, rientrino nell'ambito della formazione di cui alla presente sezione.

SEZIONE 5

AUTORIZZAZIONE DELLA QUALIFICAZIONE INIZIALE E DELLA FORMAZIONE PERIODICA

- 5.1. I centri di formazione responsabili della qualificazione iniziale e della formazione periodica devono essere autorizzati dalle autorità competenti delle parti. L'autorizzazione è concessa solo su richiesta scritta. La richiesta di autorizzazione deve essere corredata di documenti che attestino:
- 5.1.1. un programma di qualificazione e formazione adeguato che specifichi le materie di insegnamento, il programma didattico e i metodi didattici previsti;
 - 5.1.2. qualifiche e settori di attività degli insegnanti;
 - 5.1.3. informazioni sulle sedi di svolgimento dei corsi, sul materiale didattico, sui mezzi messi a disposizione per le esercitazioni pratiche, sul parco veicoli utilizzato;
 - 5.1.4. le condizioni di partecipazione ai corsi (numero dei partecipanti).
- 5.2. L'autorità competente rilascia l'autorizzazione per iscritto purché sussistano le seguenti condizioni:
- 5.2.1. i corsi di formazione devono essere impartiti conformemente ai documenti che corredano la domanda;

5.2.2. le autorità competenti possono inviare persone autorizzate ad assistere ai corsi di formazione e controllare i centri autorizzati relativamente alle risorse utilizzate ed al corretto svolgimento dei corsi e degli esami; e

5.2.3. l'autorizzazione può essere revocata o sospesa se le relative condizioni non sono più soddisfatte.

Il centro autorizzato garantisce che gli istruttori conoscano e tengano conto degli ultimi sviluppi nell'ambito delle normative. Come parte di una procedura di selezione specifica, gli istruttori devono presentare attestati che ne provino le cognizioni di attività didattiche e pedagogiche. Quanto alla parte pratica della formazione, gli istruttori devono dimostrare, con attestati, di avere maturato esperienza come conducente professionista o un'analogha esperienza di guida, quale quella di istruttore di guida di autoveicoli pesanti.

Il programma didattico deve attenersi a quello autorizzato e vertere sulle materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1.

MODELLO DI UNA CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE
DI CUI ALLA PARTE B, SEZIONE 1, ARTICOLO 9, DEL PRESENTE ALLEGATO

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.
2.
3.
4a. 4b.
4c. (4d.)
5a. 5b.
7.
(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname
2. First name
3. Date and place of birth
4a. Date of issue
4b. Administrative expiry date
4c. Issued by
5a. Licence No
5b. Serial No
10. Union code¹

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

¹ If applicable

SEZIONE 2

TEMPI DI GUIDA, INTERRUZIONI E PERIODI DI RIPOSO

ARTICOLO 1

Ambito di applicazione

1. Nella presente sezione sono riportate le regole relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo per i conducenti, di cui all'articolo 280, lettera b), del presente accordo, che effettuano i viaggi di cui all'articolo 276 o all'articolo 277 del presente accordo.
2. Nel caso dei conducenti che effettuano i viaggi di cui all'articolo 276 o all'articolo 277 del presente accordo, le norme della presente sezione si applicano a qualsiasi operazione di trasporto su strada effettuata da tali conducenti.
3. La presente sezione si applica:
 - a) nel caso in cui la massa massima ammissibile del veicolo, comprensiva dell'eventuale rimorchio o semirimorchio, è superiore a 3,5 tonnellate; o
 - b) a decorrere dal 1° luglio 2026, nel caso in cui la massa massima ammissibile del veicolo, comprensiva dell'eventuale rimorchio o semirimorchio, è superiore a 2,5 tonnellate.

4. La presente sezione non si applica ai trasporti mediante:

a) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per:

i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, oppure

ii) la consegna di merci prodotte artigianalmente,

solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui ha sede l'impresa, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;

b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 km/h;

c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di tali servizi e sotto la loro responsabilità;

d) veicoli utilizzati per emergenze o nell'ambito di operazioni di salvataggio;

e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;

f) carri attrezzi speciali operanti entro un raggio di 100 km dalla loro base operativa;

g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati che non sono ancora stati messi in circolazione;

- h) veicoli di massa massima ammissibile, comprensiva dell'eventuale rimorchio o semirimorchio, superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;
- i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici secondo la normativa dello Stato membro nel quale circolano e che sono utilizzati per il trasporto non commerciale di merci.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini della presente sezione si applicano le definizioni seguenti:

- a) "trasporto su strada": qualsiasi spostamento effettuato interamente o in parte su strade aperte all'uso pubblico, a vuoto o con carico;
- b) "interruzione": ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni, ma che serve unicamente al suo riposo;
- c) "altre mansioni": tutte le attività diverse dalla "guida" comprese nella definizione di orario di lavoro ai sensi della parte B, sezione 3, articolo 2, paragrafo 1, lettera a), nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o un altro datore di lavoro, nell'ambito del settore dei trasporti o al di fuori di esso;

- d) "riposo": ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;
- e) "periodo di riposo giornaliero": il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo, comprendente sia il "periodo di riposo giornaliero regolare" che il "periodo di riposo giornaliero ridotto":
- i) con "periodo di riposo giornaliero regolare" si designa un periodo di riposo di almeno 11 ore usufruibile anche in due fasi, la prima delle quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e la seconda di almeno 9 ore senza interruzione; e
 - ii) per "periodo di riposo giornaliero ridotto" si intende ogni fase di riposo ininterrotta della durata compresa fra un minimo di 9 e un massimo di 11 ore;
- f) "periodo di riposo settimanale": il periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo, comprendente sia il "periodo di riposo settimanale regolare" che il "periodo di riposo settimanale ridotto":
- i) con "periodo di riposo settimanale regolare" si designa ogni fase di riposo di almeno 45 ore; e
 - ii) per "periodo di riposo settimanale ridotto" si intende ogni fase di riposo di durata inferiore a 45 ore, riducibile, nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 6, paragrafi 6 e 7, ad almeno 24 ore continuative;
- g) "settimana": il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica;

- h) "tempo di guida": la durata dell'attività di guida registrata:
- i) automaticamente o in modo semiautomatico tramite tachigrafo come definito nella parte B, sezione 4, articolo 2, paragrafo 2, lettere e), f), g) e h), del presente allegato; o
 - ii) manualmente ai sensi della parte B, sezione 4, articolo 9, paragrafo 2, e articolo 11 del presente allegato;
- i) "periodo di guida giornaliero": il periodo complessivo di guida tra la fine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero successivo o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;
- j) "periodo di guida settimanale": il periodo trascorso complessivamente alla guida nel corso di una settimana;
- k) "massa massima ammissibile": la massa massima autorizzata per il veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;
- l) "multipresenza": si parla di multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, vi sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza di un secondo conducente o di ulteriori conducenti è facoltativa, ma per il periodo restante è obbligatoria;
- m) "periodo di guida": il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione e il periodo di riposo o l'interruzione successiva. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato.

ARTICOLO 3

Prescrizioni relative agli assistenti alla guida

L'età minima degli assistenti alla guida è fissata a 18 anni. Tuttavia ciascuna parte, e nel caso dell'Unione ciascuno Stato membro, ha la facoltà di abbassare a 16 anni l'età minima degli assistenti alla guida, purché a fini di formazione professionale e nel rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa nazionale del Regno Unito nei confronti di Gibilterra e, per quanto riguarda l'Unione, degli Stati membri, in materia di impiego.

ARTICOLO 4

Tempi di guida

1. Il tempo di guida giornaliero non deve superare le 9 ore.

Il tempo di guida giornaliero può tuttavia essere esteso fino a 10 ore non più di due volte nell'arco della settimana.

2. Il tempo di guida settimanale non deve superare le 56 ore, né comportare che l'orario di lavoro massimo superi le 60 ore.
3. Il tempo di guida complessivamente cumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare le 90 ore.

4. I tempi di guida giornalieri e settimanali devono comprendere tutto il tempo trascorso alla guida nel territorio delle parti.
5. Il conducente deve registrare fra le "altre mansioni" i tempi di cui all'articolo 2, lettera c), della presente sezione, e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali per le quali non è necessario registrare il tempo di guida, nonché "i tempi di disponibilità" di cui alla parte B, sezione 3, articolo 2, paragrafo 2, conformemente alla parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 5, lettera b), punto iii). Tali dati devono essere registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, oppure per mezzo del dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

ARTICOLO 5

Interruzioni

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente osserva un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti. Le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.

ARTICOLO 6

Riposo

1. I conducenti rispettano i periodi di riposo giornalieri e settimanali.
2. I conducenti devono effettuare un nuovo periodo di riposo giornaliero entro 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

Se la durata della parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno 9 ore ma inferiore alle 11 ore, il periodo di riposo in questione è considerato un riposo giornaliero ridotto.

3. Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o in un periodo di riposo settimanale ridotto.
4. I conducenti non possono effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.
5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 2, in caso di multipresenza i conducenti devono effettuare un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore entro 30 ore dalla fine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.
6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti devono effettuare almeno:
 - a) due periodi di riposo settimanale regolari; o

- b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore.

Il periodo di riposo settimanale deve cominciare al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale.

7. In deroga al paragrafo 6, al di fuori del territorio della parte del trasportatore di merci su strada o, per quanto riguarda i conducenti di trasportatori dell'Unione, dello Stato membro del trasportatore di merci su strada, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due periodi di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che il conducente effettua trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori del territorio della parte del trasportatore di merci su strada e del proprio luogo di residenza ovvero, per quanto riguarda l'Unione, al di fuori dello Stato membro del trasportatore di merci su strada e del proprio Stato di residenza.

Ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti a norma del terzo comma, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.

8. Qualsiasi riposo effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto è attaccato a un altro periodo di riposo di almeno 9 ore.

9. I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e di appropriati servizi igienici.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.

10. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, a Gibilterra o, per quanto riguarda l'Unione, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza entro ogni periodo di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma del paragrafo 7, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla, se richiesta, alle autorità di controllo.

11. Un periodo di riposo settimanale che cade in due settimane può essere conteggiato in una delle due, ma non in entrambe.

12. A titolo di deroga, il conducente che accompagna un veicolo trasportato in una nave traghetto o in un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o di riposo settimanale ridotto è messa a disposizione del conducente una cabina letto, una branda o una cuccetta.

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o convoglio ferroviario soltanto se:

- a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e
- b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.

13. Il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo dove prende in consegna un veicolo rientrando nell'ambito di applicazione della presente sezione, o per tornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o in un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, branda o cuccetta.

14. Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrando nell'ambito di applicazione della presente sezione per recarsi sul luogo dove prende in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione della presente sezione, o per tornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui dipende, è considerato impiegato per "altre mansioni".

ARTICOLO 7

Obblighi dei trasportatori di merci su strada

1. È vietato ai trasportatori di merci su strada di una parte offrire ai conducenti, siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione della stessa, qualsiasi forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale poter da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o da incoraggiare il mancato rispetto delle disposizioni della presente sezione.
 2. Un trasportatore di merci su strada di una parte organizza le operazioni di trasporto su strada e istruisce adeguatamente il personale in modo tale che questo sia in grado di rispettare le disposizioni della presente sezione.
 3. Un trasportatore di merci su strada di una parte è responsabile delle infrazioni eventualmente commesse dai suoi conducenti, anche nel caso che siano commesse nel territorio dell'altra parte.
- Fatto salvo il loro diritto di considerare pienamente responsabili i trasportatori di merci su strada, le parti possono subordinare tale responsabilità al mancato rispetto, da parte dei trasportatori, delle disposizioni dei paragrafi 1 e 2. Le parti possono prendere in considerazione qualsiasi prova che dimostri che il trasportatore di merci su strada non può essere ragionevolmente ritenuto responsabile dell'infrazione commessa.
4. I trasportatori di merci su strada, gli speditori, gli spedizionieri, i contraenti, i subcontraenti e le agenzie di collocamento dei conducenti si assicurano che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi alle disposizioni della presente sezione.

5. I trasportatori di merci su strada che utilizzano veicoli dotati di apparecchi di controllo conformi alla parte B, sezione 4, articolo 2, lettera f), g) o h), rientranti nell'ambito di applicazione della presente sezione:

- i) garantiscono che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo e dalla carta del conducente secondo la frequenza stabilita dalla parte, e che siano trasferiti con maggiore frequenza affinché vengano trasferiti tutti i dati relativi alle attività svolte dal trasportatore di merci su strada o per conto di esso; e
- ii) garantiscono che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederli, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali del trasportatore di merci su strada.

Ai fini del presente paragrafo, il termine "trasferiti" è da interpretarsi in conformità della definizione di cui alla parte C, sezione 2, articolo 2, paragrafo 2, lettera g).

Il periodo massimo entro il quale i dati pertinenti sono trasferiti ai sensi del punto i) del presente paragrafo è di 90 giorni per i dati dell'unità di bordo e 28 giorni per i dati della carta del conducente.

ARTICOLO 8

Eccezioni

1. A condizione che non venga compromessa la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli 4, 5 e 6 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente scrive a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.

2. A condizione che non venga compromessa la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali il conducente può altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 6, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il tempo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.

Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo il tempo di guida giornaliero e settimanale purché abbia osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

Il conducente scrive a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio, il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

3. A condizione che non venga compromessa la sicurezza stradale ogni parte, e nel caso dell'Unione uno Stato membro, può concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 3 a 6 e subordinarle a condizioni individuali, per il suo territorio o, con l'accordo dell'altra parte, per il territorio dell'altra parte, applicabili ai trasporti effettuati impiegando:

- a) veicoli di proprietà di autorità pubbliche, o da queste noleggiati senza conducente, destinati a servizi di trasporto su strada che non fanno concorrenza ai trasportatori di merci su strada;
- b) veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per trasporto di merci nell'ambito della loro specifica attività d'impresa entro un raggio di 100 km dal luogo dove ha sede l'impresa;
- c) trattori agricoli e forestali utilizzati per attività agricole o forestali entro un raggio di 100 km dal luogo dove ha sede l'impresa che è proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing;
- d) veicoli o combinazioni di veicoli aventi massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate utilizzati da fornitori di servizi universali per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale. Tali veicoli devono essere utilizzati soltanto entro un raggio di 100 km dal luogo dove ha sede l'impresa e soltanto a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;
- e) veicoli operanti esclusivamente in isole di superficie non superiore a 2 300 chilometri quadrati, che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponti, guadi o gallerie che consentano il passaggio di veicoli a motore;

- f) veicoli elettrici o alimentati a gas naturale o liquefatto adibiti al trasporto di merci aventi massa massima ammissibile, comprensiva dell'eventuale rimorchio o semirimorchio, non superiore a 7,5 tonnellate e impiegati entro un raggio di 100 km dal luogo dove ha sede l'impresa;
- g) veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione dalle inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di raccolta e smaltimento dei rifiuti domestici a domicilio, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;
- h) veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;
- i) veicoli progettuali mobili dotati di attrezzature speciali, essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici;
- j) veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e/o la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale;
- k) veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e/o valori;
- l) veicoli adibiti al trasporto di rifiuti di animali o di carcasse non destinate al consumo umano;
- m) veicoli impiegati esclusivamente su strade all'interno di centri di smistamento quali porti, interporti e terminali ferroviari;

- n) veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali o viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio di 100 km;
- o) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine per l'edilizia per imprese edili entro un raggio di 100 km dal luogo dove ha sede l'impresa, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente; e
- p) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.

4. A patto che non vengano compromesse le condizioni di lavoro dei conducenti e la sicurezza stradale e che siano rispettati i limiti di cui alla parte B, sezione 3, articolo 3, una parte, e nel caso dell'Unione uno Stato membro, può concedere deroghe temporanee all'applicazione degli articoli 4, 5 e 6 della presente sezione per operazioni di trasporto effettuate in circostanze eccezionali, in conformità della procedura applicabile nel suo territorio.

Le deroghe temporanee sono debitamente motivate e immediatamente notificate all'altra parte. Le modalità di tale notifica sono indicate dal comitato specializzato per l'economia e il commercio. Ogni parte pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico e fa in modo che le proprie attività esecutive tengano conto di un'eccezione concessa dall'altra parte.

SEZIONE 3

ORARIO DI LAVORO DEI LAVORATORI MOBILI

ARTICOLO 1

Ambito di applicazione

1. La presente sezione si applica ai lavoratori mobili dipendenti di trasportatori di merci su strada delle parti, che effettuano i viaggi di cui all'articolo 276 o all'articolo 277 del presente accordo.

La presente sezione si applica anche agli autotrasportatori autonomi.

2. La presente sezione integra la parte B, sezione 2, le cui disposizioni prevalgono sulle disposizioni della presente sezione.

3. Una parte può esonerare dall'applicazione della presente sezione i lavoratori mobili e gli autotrasportatori autonomi.

4. La parte che concede l'esonero dall'applicazione della presente sezione a norma del paragrafo 3 ne informa l'altra parte.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini della presente sezione si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "orario di lavoro":
 - a) nel caso dei lavoratori mobili: ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:
 - il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto, in particolare:
 - i) la guida;
 - ii) il carico e lo scarico;
 - iii) la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo;
 - iv) la pulizia e la manutenzione tecnica; e
 - v) ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo e del carico o ad adempiere gli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico e le formalità amministrative di polizia, di dogana, di immigrazione ecc.; e

- i periodi di tempo durante i quali il conducente non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate fra le parti sociali e/o definite dalla normativa delle parti;
- b) nel caso degli autotrasportatori autonomi, questa stessa definizione si applica al periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale l'autotrasportatore autonomo è sul posto di lavoro, a disposizione del cliente ed esercita le sue funzioni o attività, ad eccezione delle mansioni amministrative generali non direttamente legate al trasporto specifico in corso.

Sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro i riposi intermedi di cui all'articolo 4, i periodi di riposo di cui all'articolo 5 e, fatte salve le clausole di indennizzazione o limitazione di tali periodi previste dalla normativa delle parti o dai contratti di categoria, i tempi di disponibilità di cui al punto 2) del presente articolo;

2) "tempi di disponibilità":

- i periodi diversi dai riposi intermedi e dai periodi di riposo durante i quali il lavoratore mobile, pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori. In particolare, sono considerati tempi di disponibilità i periodi durante i quali il lavoratore mobile accompagna un veicolo trasportato a bordo di una nave traghetto o di un treno e i periodi di attesa alle frontiere e quelli dovuti a divieti di circolazione.

Tali periodi e la loro probabile durata devono essere comunicati al lavoratore mobile con preavviso, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure secondo le condizioni generali negoziate fra le parti sociali e/o definite dalla normativa delle parti;

- per i lavoratori mobili che guidano in squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta durante la marcia del veicolo;

3) "posto di lavoro":

- il luogo in cui si trova lo stabilimento principale del trasportatore di merci su strada per la quale il lavoratore mobile svolge determinate mansioni, nonché i suoi vari stabilimenti secondari, a prescindere dal fatto che la loro ubicazione corrisponda o meno alla sede sociale o allo stabilimento principale dell'impresa;
- il veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni; e
- qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con l'esecuzione del trasporto;

4) "lavoratore mobile": ai fini della presente sezione, un lavoratore facente parte del personale, compresi i tirocinanti e gli apprendisti, che effettua spostamenti ed è al servizio di un'impresa che effettua trasporto su strada di passeggeri o di merci nel territorio dell'altra parte;

- 5) "autotrasportatore autonomo": una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto su strada di merci dietro remunerazione, che è abilitata a lavorare per conto proprio e non è legata a un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che è libera di organizzare le proprie attività di lavoro, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera, individualmente o grazie a una forma di cooperazione fra autotrasportatori autonomi, di intrattenere rapporti con una pluralità di clienti.

Ai fini della presente sezione, gli autotrasportatori che non rispondono a tali criteri sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili dalla presente sezione;

- 6) "persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto": un lavoratore mobile o un autotrasportatore autonomo che effettua tali operazioni;
- 7) "settimana": il periodo compreso fra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica;
- 8) "notte": un periodo di almeno quattro ore consecutive, secondo la definizione del diritto nazionale, tra le ore 00.00 e le ore 7.00; e
- 9) "lavoro notturno": ogni prestazione espletata durante la notte.

ARTICOLO 3

Durata massima dell'orario di lavoro settimanale

1. Ciascuna parte adotta le misure necessarie affinché l'orario lavorativo medio settimanale non superi le 48 ore. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a 60 ore solo se su un periodo di quattro mesi la media delle ore di lavoro non supera il limite di 48 ore settimanali.
2. Ciascuna parte adotta le misure necessarie affinché l'orario di lavoro per i diversi datori di lavoro confluisca nella somma delle ore di lavoro. Il datore di lavoro chiede per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate a un altro datore di lavoro. Il lavoratore mobile fornisce tali informazioni per iscritto.

ARTICOLO 4

Interruzioni

Fatte salve le disposizioni della parte B, sezione 2, del presente allegato, ogni parte adotta le misure necessarie a impedire che le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto lavorino ininterrottamente per più di sei ore consecutive, indipendentemente dalle circostanze. L'orario di lavoro deve essere interrotto da riposi intermedi di almeno 30 minuti se il totale delle ore di lavoro è compreso fra sei e nove, di almeno 45 minuti se supera le nove ore.

I riposi intermedi possono essere suddivisi in periodi di durata non inferiore a 15 minuti ciascuno.

ARTICOLO 5

Periodi di riposo

Ai fini della presente sezione, per gli apprendisti e i tirocinanti che sono al servizio di un'impresa che effettua servizi di autotrasporto di merci nel territorio dell'altra parte valgono le stesse disposizioni in tema di tempi di riposo degli altri lavoratori mobili ai sensi della parte B, sezione 2, del presente allegato.

ARTICOLO 6

Lavoro notturno

Ogni parte adotta le misure necessarie affinché:

- a) qualora sia svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non superi le dieci ore per ciascun periodo di 24 ore; e
- b) il lavoro notturno sia indennizzato conformemente alla normativa nazionale, ai contratti collettivi, agli accordi tra parti sociali ovvero alle consuetudini nazionali, sempre che il metodo di indennizzazione scelto sia tale da non compromettere la sicurezza stradale.

ARTICOLO 7

Deroghe

1. Per ragioni oggettive o tecniche o riguardanti l'organizzazione del lavoro, è possibile derogare agli articoli 3 e 6 mediante accordi collettivi o accordi tra le parti sociali ovvero, qualora ciò non sia possibile, con disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, previa consultazione dei datori di lavoro e dei lavoratori interessati e previo tentativo di incoraggiare il dialogo sociale in tutte le forme idonee.
2. La deroga all'articolo 3 non può in nessun caso estendere oltre i sei mesi il periodo di riferimento per calcolare la settimana lavorativa media di quarantotto ore al massimo.
3. Il comitato specializzato per l'economia e il commercio deve essere informato delle deroghe applicate dalle parti a norma del paragrafo 1.

ARTICOLO 8

Informazioni e registrazioni

Ciascuna delle parti provvede a che:

- a) i lavoratori mobili siano informati delle pertinenti disposizioni nazionali, delle regole interne del trasportatore di merci su strada e degli accordi tra parti sociali, in particolare in caso di contratti collettivi e contratti aziendali stipulati sulla base della presente sezione; e
- b) l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto sia registrato. I registri devono essere conservati per almeno due anni dopo la fine del periodo di riferimento. I datori di lavoro sono responsabili della registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. Se il lavoratore lo richiede, il datore di lavoro rilascia copia della registrazione delle ore prestate.

ARTICOLO 9

Disposizioni più favorevoli

La presente sezione non pregiudica la facoltà di ogni parte di applicare o di adottare disposizioni legislative, regolamentari o amministrative più favorevoli alla tutela della sicurezza e della salute delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, o di promuovere o consentire l'applicazione di contratti collettivi o di altri accordi stipulati tra le parti sociali che risultino più favorevoli per la tutela della sicurezza e della salute di tali lavoratori. Tali norme devono essere applicate in modo non discriminatorio.

SEZIONE 4

USO DEI TACHIGRAFI DA PARTE DEI CONDUCENTI

ARTICOLO 1

Oggetto e principi

Nella presente sezione sono riportate le prescrizioni per i conducenti che rientrano nell'ambito di applicazione della parte B, sezione 2, in relazione all'uso dei tachigrafi, di cui all'articolo 280, lettera b), del presente accordo.

ARTICOLO 2

Definizioni

1. Ai fini della presente sezione si applicano le definizioni di cui alla parte B, sezione 2, articolo 2.
2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai fini della presente sezione si applicano le definizioni seguenti:
 - a) "tachigrafo" o "apparecchio di controllo", l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semiautomatica le informazioni relative al movimento, compresa la velocità, di tali veicoli e a determinati periodi di attività dei relativi conducenti;

- b) "foglio di registrazione", un foglio per l'inserimento e la conservazione dei dati registrati, da collocare in un tachigrafo analogico, su cui i dispositivi di marcatura del tachigrafo analogico incidono le informazioni da registrare in maniera continuativa;
- c) "carta tachigrafica", una carta a microprocessore destinata all'uso con il tachigrafo, che consente l'identificazione da parte del tachigrafo del ruolo del titolare della carta e il trasferimento e l'archiviazione dei dati;
- d) "carta del conducente", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità competenti di una parte a un determinato conducente, che identifica il conducente e consente l'archiviazione dei dati relativi alle sue attività;
- e) "tachigrafo analogico", un tachigrafo conforme alle specifiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, secondo l'adattamento di cui all'appendice 27-B-4-1;
- f) "tachigrafo digitale", un tachigrafo conforme a una delle seguenti serie di specifiche, secondo l'adattamento di cui all'appendice 27-B-4-2:
- allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabile fino al 30 settembre 2011;
 - allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabile a decorrere dal 1° ottobre 2011; o
 - allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabile a decorrere dal 1° ottobre 2012;

⁷ 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 UE L 60 del 28.2.2014, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) "tachigrafo intelligente 1", un tachigrafo conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione⁸, applicabile dal 15 giugno 2019 al 20 agosto 2023, secondo l'adattamento di cui all'appendice 27-B-4-3;
- h) "tachigrafo intelligente 2", un tachigrafo conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, secondo l'adattamento di cui all'appendice X-B-4-4;
- i) "anomalia", un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale, forse risultante da un tentativo di frode; e
- j) "carta non valida", una carta individuata come difettosa, o la cui autenticazione iniziale è stata respinta, ovvero la cui data di inizio di validità non è ancora stata raggiunta o la cui data di scadenza è stata superata.

ARTICOLO 3

Utilizzo delle carte del conducente

1. La carta del conducente è personale.
2. Il conducente non può essere titolare di più di una carta valida. È autorizzato solamente a usare la propria carta personalizzata. È vietato l'uso di carte difettose o il cui periodo di validità sia scaduto.

⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU UE L 139 del 26.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTICOLO 4

Rilascio delle carte del conducente

1. Le richieste per le carte del conducente devono essere indirizzate all'autorità competente della parte in cui il conducente è normalmente residente.

2. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, per il luogo in cui il conducente è "normalmente residente" si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso delle persone che non hanno legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso delle persone i cui legami professionali sono situati in un luogo diverso da quello dei loro legami personali, e che pertanto siano indotte a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati nelle due parti, si presume che il luogo di normale residenza sia quello dei legami personali, purché la persona vi faccia ritorno regolarmente. Quest'ultima condizione non è richiesta se la persona soggiorna in una parte per svolgere una missione di durata determinata.

3. I conducenti forniscono prove in merito al luogo in cui sono normalmente residenti con mezzi adeguati, quali per esempio la carta d'identità o qualsiasi altro documento valido.

ARTICOLO 5

Rinnovo delle carte del conducente

Qualora desideri rinnovare la sua carta, il conducente deve presentare domanda presso le autorità competenti della parte in cui è normalmente residente entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della carta.

ARTICOLO 6

Utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione

1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro non sia autorizzato diversamente o necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare i fogli di registrazione o le carte del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano previsti.
2. I conducenti proteggono adeguatamente i fogli di registrazione e le carte del conducente e non utilizzano fogli di registrazione o carte del conducente sporchi o deteriorati. Il conducente provvede affinché, tenuto conto della durata del servizio, in caso di ispezione possa effettuarsi correttamente la stampa dei dati del tachigrafo su richiesta di un agente incaricato del controllo.

3. Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare il tachigrafo installato sul veicolo, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv):

- a) se il veicolo è munito di tachigrafo analogico, devono essere inseriti nel foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando di sporcare il foglio di registrazione; o
- b) se il veicolo è munito di tachigrafo digitale o tachigrafo intelligente 1 o 2, devono essere inseriti nella carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento manuale del tachigrafo.

Le parti non impongono ai conducenti l'obbligo di presentare moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.

4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo digitale o intelligente 1 o 2, ciascun conducente deve provvedere a inserire la propria carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo.

Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo analogico, i conducenti devono apportare le necessarie modifiche ai fogli di registrazione, in modo che l'informazione sia registrata nel foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida.

5. I conducenti:

- a) assicurano la concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio di registrazione e l'ora ufficiale nel paese di immatricolazione del veicolo;

b) azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:

- i) sotto il  simbolo: il tempo di guida,
- ii) sotto il  simbolo: le "altre mansioni", vale a dire attività diverse dalla guida secondo la definizione di cui alla parte B, sezione 3, articolo 2, lettera a), e anche altre attività svolte per lo stesso datore di lavoro o per un altro, nell'ambito del settore dei trasporti o di un altro settore;
- iii) sotto il  simbolo: la "disponibilità" secondo la definizione di cui alla parte B, sezione 3, articolo 2, lettera b);
- iv) sotto il  simbolo: le interruzioni, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia; e
- v) sotto il simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario", in aggiunta al  simbolo: il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o in un convoglio ferroviario come richiesto nella parte B, sezione 2, articolo 6, paragrafo 12.

6. Ciascun conducente di un veicolo dotato di tachigrafo analogico deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:

- a) all'inizio dell'utilizzo del foglio di registrazione, il proprio cognome e nome;
- b) la data e il luogo di inizio e fine dell'utilizzo del foglio;

- c) la targa del veicolo al quale è assegnato il conducente prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzo del foglio di registrazione;
- d) la lettura del contachilometri:
- i) prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione;
 - ii) alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio di registrazione; e
 - iii) in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio, la lettura effettuata sul primo veicolo al quale è stato assegnato e quella effettuata sul veicolo al quale è assegnato successivamente;
- e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo; e
- f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente deve inoltre inserire il simbolo del paese o territorio in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro e di Gibilterra all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro o a Gibilterra. La prima sosta deve essere effettuata presso il punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente deve inserire il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

7. Il conducente deve inserire nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina.

Il conducente deve inoltre inserire il simbolo del paese o territorio in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di una parte o, nel caso dell'Unione, di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale parte o, nel caso dell'Unione, nello Stato membro. La prima sosta deve essere effettuata presso il punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente deve inserire il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Una parte o, nel caso dell'Unione, uno Stato membro può imporre ai conducenti di veicoli che effettuano operazioni di trasporto all'interno del loro territorio di aggiungere al simbolo del paese specifiche geografiche più dettagliate, a condizione che ciascuna parte ne informi preventivamente l'altra parte.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo inciso del primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati di localizzazione.

ARTICOLO 7

Utilizzo corretto dei tachigrafi

1. Le imprese di trasporto e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso dei tachigrafi digitali e delle carte del conducente. Le imprese di trasporto e i conducenti che utilizzano i tachigrafi analogici ne garantiscono il buon funzionamento, nonché il buon uso dei fogli di registrazione.

2. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione o registrati nel tachigrafo oppure sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal tachigrafo. Sono altresì vietate le manomissioni del tachigrafo, del foglio di registrazione o della carta del conducente atte a falsificare i dati e/o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Nel veicolo non deve essere presente nessun dispositivo che possa essere utilizzato a tale fine.

ARTICOLO 8

Carte rubate, smarrite o difettose

1. Le autorità delle parti che rilasciano le carte registrano le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità.
2. In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente la restituisce all'autorità competente del paese in cui è normalmente residente. Il furto della carta del conducente deve essere denunciato formalmente alle autorità competenti dello Stato in cui si è verificato.
3. L'eventuale smarrimento della carta del conducente deve essere denunciato formalmente alle autorità competenti della parte in cui la carta è stata rilasciata e alle autorità competenti della parte in cui il conducente è normalmente residente, qualora la parte non sia la medesima.
4. In caso di deterioramento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, entro sette giorni il conducente deve chiederne la sostituzione presso le autorità competenti della parte in cui è normalmente residente.

5. Nei casi riportati al paragrafo 4, il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di 15 giorni, o per un periodo più lungo, ove ciò sia indispensabile per riportare il veicolo alla sua sede, a condizione che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

ARTICOLO 9

Deterioramento della carta del conducente e dei fogli di registrazione

1. In caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni o della carta del conducente, i conducenti devono conservare il foglio di registrazione o la carta del conducente deteriorata insieme a ogni foglio di registrazione di riserva eventualmente utilizzato in sostituzione.
2. In caso di deterioramento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve:
 - a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato:
 - i) informazioni che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma; e
 - ii) i periodi di cui all'articolo 6, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv); e
 - b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dal tachigrafo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento informazioni che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

ARTICOLO 10

Registrazioni che devono essere in possesso del conducente

1. Quando guida un veicolo dotato di tachigrafo analogico, il conducente deve essere in grado di presentare, su eventuale richiesta dei funzionari addetti ai controlli:

- i) i fogli di registrazione di quel giorno e dei 28 giorni precedenti;
- ii) la carta del conducente, se la possiede; e
- iii) eventuali tabulati e registrazioni manuali di quel giorno e dei 28 giorni precedenti.

2. Quando guida un veicolo dotato di tachigrafo digitale o tachigrafo intelligente 1 o 2, il conducente deve essere in grado di presentare, su eventuale richiesta dei funzionari addetti ai controlli:

- i) la carta del conducente;
- ii) eventuali tabulati e registrazioni manuali di quel giorno e dei 28 giorni precedenti; e
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto ii), nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo dotato di tachigrafo analogico.

A decorrere dal 31 dicembre 2024, il periodo di 28 giorni di cui al paragrafo 1, punti i) e iii), e al paragrafo 2, punto ii), è sostituito da un periodo di 56 giorni.

3. I funzionari abilitati al controllo possono verificare il rispetto delle disposizioni della parte B, sezione 2, esaminando i fogli di registrazione, i dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo o dalla carta del conducente o, in loro assenza, qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza delle disposizioni della presente sezione.

ARTICOLO 11

Procedure per i conducenti in caso di funzionamento difettoso dell'apparecchio

Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo, il conducente riporta i dati che consentono la propria identificazione (nome, carta del conducente o numero della patente di guida), ivi compresa la firma e le indicazioni relative ai periodi di tempo che non sono più correttamente registrati o stampati dal tachigrafo:

- a) sul foglio o sui fogli di registrazione; o
- b) su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o da conservare insieme alla carta del conducente.

ARTICOLO 12

Misure esecutive

1. Ciascuna parte adotta tutte le misure atte a garantire l'osservanza delle disposizioni di cui alla parte B, sezioni 2, 3 e 4, in particolare assicurando annualmente un livello adeguato di controlli stradali e presso le imprese che riguardano una parte importante e rappresentativa di lavoratori mobili, conducenti, imprese e veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nell'ambito di applicazione di tali sezioni.

Le autorità competenti di ciascuna parte organizzano i controlli in modo che:

- i) nel corso di ogni anno civile venga controllato almeno il 3 % dei giorni lavorati dai conducenti dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della parte B, sezione 2; e
- ii) almeno il 30 % del numero totale dei giorni lavorativi verificati sia controllato su strada e almeno il 50 % presso le imprese.

I controlli stradali devono riguardare:

- i) periodi di guida giornalieri e settimanali, interruzioni e periodi di riposo giornalieri e settimanali;
- ii) i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo sulla carta del conducente e/o nella memoria del tachigrafo e/o sui tabulati, se necessario; e

iii) il corretto funzionamento del tachigrafo.

Tali controlli devono essere effettuati senza discriminazioni tra i veicoli, le imprese e i conducenti, residenti e non residenti, e indipendentemente dall'origine o dalla destinazione del viaggio o dal tipo di tachigrafo;

i controlli presso le imprese devono riguardare, oltre a quanto indicato per i controlli stradali:

- i) i periodi di riposo settimanale e i periodi di guida tra tali periodi di riposo;
- ii) i limiti di guida quindicinali;
- iii) la compensazione per i periodi di riposo settimanale ridotti conformemente alla parte B, sezione 2, articolo 6, paragrafi 6 e 7; e
- iv) l'uso dei fogli di registrazione e/o dei dati dell'unità di bordo e della carta del conducente e dei tabulati e/o l'organizzazione dell'orario di lavoro dei conducenti.

2. Se le constatazioni effettuate al momento di un controllo stradale del conducente di un veicolo immatricolato nel territorio dell'altra parte danno motivo di ritenere che siano state commesse infrazioni che non possono essere rilevate durante il controllo, per mancanza dei dati necessari, le autorità competenti di ciascuna parte si prestano reciproca assistenza per chiarire la situazione. Qualora le autorità competenti di una parte eseguano a tale fine un controllo presso l'impresa, i risultati di tale controllo devono essere comunicati alle autorità competenti dell'altra parte.

3. Le autorità competenti delle parti collaborano tra loro nell'organizzazione di controlli stradali concertati.
4. Ciascuna parte introduce un sistema di classificazione del rischio per le imprese basato sul numero relativo e sulla gravità delle infrazioni di cui all'appendice 27-A-1-1 e delle infrazioni incluse nell'elenco di cui all'appendice 27-A-1-1 bis.
5. Le imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono fatte oggetto di controlli più rigorosi e frequenti.
6. Ciascuna parte, e nel caso dell'Unione ciascuno Stato membro, consente alle proprie autorità competenti di comminare sanzioni nei confronti dei trasportatori di merci su strada e/o dei conducenti per le violazioni delle disposizioni applicabili in relazione ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo rilevate sul suo territorio e per le quali non sono già state comminate sanzioni, anche se tali infrazioni sono state commesse nel territorio dell'altra parte o, nel caso dell'Unione, nel territorio di uno Stato membro o di un paese terzo.

ADATTAMENTI DELLE SPECIFICHE TECNICHE
DEL TACHIGRAFO ANALOGICO

Ai fini della presente sezione, l'allegato I del regolamento (UE) n. 165/2014 è così adattato:

- a) nella sezione III (Condizioni di costruzione dell'apparecchio di controllo), lettera c) (Dispositivi registratori), punto 4.1, il riferimento "all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv) del regolamento" è sostituito da "nell'allegato 27, parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 5, lettera b) punti ii), iii) e iv), dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- b) nella sezione III (Condizioni di costruzione dell'apparecchio di controllo), lettera c) (Dispositivi registratori), punto 4.2, il riferimento "all'articolo 34 del presente regolamento" è sostituito da "nell'allegato 27, parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 5, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- c) nella sezione IV (Fogli di registrazione), lettera a) (Prescrizioni generali), punto 1, terzo comma, il riferimento "all'articolo 34 del presente regolamento" è sostituito da "all'allegato 27, parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 6, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";

- d) nella sezione V (Montaggio dell'apparecchio di controllo), punto 5, primo comma, i termini "del presente regolamento" sono sostituiti da "dell'allegato 27, parte B, sezione 4, e parte C, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- e) nella sezione V (Montaggio dell'apparecchio di controllo), punto 5, terzo comma, il riferimento "all'allegato II, punto A della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio" è sostituito da "alla risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3)" e i termini "del presente regolamento" sono sostituiti da "dell'allegato 27, parte C, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- f) nella sezione VI (Verifiche e controlli), nel testo che precede il punto 1, dopo "Stati membri" è inserito "e il Regno Unito nei confronti di Gibilterra";
- g) nella sezione VI (Verifiche e controlli), punto 1 (Certificazione degli strumenti nuovi o riparati), secondo comma, dopo "Stati membri" è inserito "e il Regno Unito nei confronti di Gibilterra", mentre "dal regolamento" è sostituito da "dall'allegato 27, parte B, sezione 4, e parte C, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- h) nella sezione VI (Verifiche e controlli), punto 3 (Controlli periodici), lettera b), "ciascuno Stato membro ha" è sostituito da "ciascuno Stato membro e il Regno Unito nei confronti di Gibilterra hanno".

ADATTAMENTI DELLE SPECIFICHE TECNICHE
DEL TACHIGRAFO DIGITALE

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85, comprensivo delle appendici, introdotto dal regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio⁹, è così adattato:

1. nel caso del Regno Unito nei confronti di Gibilterra, i riferimenti a "Stato membro" sono sostituiti da "parte", ad eccezione dei riferimenti di cui alla sottosezione IV (Requisiti costruttivi e funzionamento delle carte tachigrafiche), paragrafo 174, e alla sottosezione VII (Rilascio della carta), paragrafo 268 bis;
2. i riferimenti al "regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio" e al "regolamento (CE) n. 561/2006" sono sostituiti dal riferimento all'"allegato 27, parte B, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".

⁹ Regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio, del 24 settembre 1998, che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 88/599/CEE concernente l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 (GU CE L 274 del 9.10.1998, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione I (Definizioni), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

3. il punto u) è sostituito da quanto segue:

"u) "circonferenza effettiva delle ruote": la media delle distanze percorse da ciascuna delle ruote che imprimono il movimento al veicolo (ruote motrici) durante una rotazione completa. La misurazione di queste distanze deve essere effettuata in condizioni normali di prova, come definite nel requisito 414, ed espressa come: " $l = \dots$ mm". I costruttori di veicoli possono sostituire la misurazione di queste distanze con un calcolo teorico che tenga conto della ripartizione del peso sugli assi, con il veicolo a vuoto nel normale assetto di marcia, vale a dire con liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi, ruota di scorta e conducente. I metodi di tale calcolo teorico devono essere approvati dall'autorità competente di una parte e possono essere applicati soltanto prima dell'attivazione del tachigrafo;"

4. al punto bb), il riferimento alla "direttiva 92/6/CEE del Consiglio" è sostituito dal riferimento al "diritto applicabile di ciascuna parte";

5. il punto ii) è sostituito da quanto segue:

"certificazione della sicurezza": la procedura, condotta da un organismo di certificazione di criteri comuni, volta a certificare che l'apparecchio di controllo (o un suo componente) o la carta tachigrafica in esame soddisfano i requisiti di sicurezza definiti nell'appendice 10 (Obiettivi generali di sicurezza);"

6. al punto mm), il riferimento alla "direttiva 92/23/CEE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 54";

7. al punto nn), la nota 17 è sostituita da quanto segue:

""numero di identificazione del veicolo": combinazione fissa di caratteri assegnata dal costruttore a ogni singolo veicolo. Consta di due sezioni: la prima, composta da non più di sei caratteri (lettere o cifre), che indica le caratteristiche generali del veicolo, in particolare il tipo e il modello; la seconda, composta da otto caratteri, di cui i primi quattro possono essere lettere o cifre e gli altri quattro solo cifre, che aggiunta alla prima sezione permette l'identificazione univoca del singolo veicolo.";

8. al punto rr), il primo trattino è sostituito dal seguente:

"— è montato e utilizzato soltanto sui veicoli di tipo M1 e N1 secondo la definizione di cui alla risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3)".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione II (Caratteristiche generali e funzioni dell'apparecchio di controllo), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

9. al paragrafo 004, l'ultimo comma è soppresso.

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione III (Condizioni di costruzione dell'apparecchio di controllo), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

10. al paragrafo 065, il riferimento alla "direttiva 2007/46/CE" è sostituito da "nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3).";

11. al paragrafo 162, il riferimento "alla direttiva 95/54/CE della Commissione che adegua al progresso tecnico la direttiva 72/245/CEE del Consiglio" è sostituito da "al regolamento UNECE n. 10".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione IV (Requisiti costruttivi e funzionamento delle carte tachigrafiche), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

12. al paragrafo 174, "UK: Regno Unito" è sostituito da "Per il Regno Unito nei confronti di Gibilterra, il segno distintivo è GBZ.";
13. al paragrafo 185, "nel territorio della Comunità" è sostituito da "nei territori dell'Unione e di Gibilterra";
14. al paragrafo 188, il riferimento "alla direttiva 95/54/CE della Commissione, del 31 ottobre 1995, concernente la compatibilità elettromagnetica" è sostituito dal riferimento "al regolamento UNECE n. 10";
15. al paragrafo 189, l'ultimo comma è soppresso.

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione V (Montaggio dell'apparecchio di controllo), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

16. al paragrafo 250 bis, il riferimento "al regolamento (CE) n. 68/2009" è sostituito da "all'appendice 12 del presente allegato.";

Ai fini della presente sezione, la sezione VI (Controlli, ispezioni e riparazioni) dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattata:

17. la frase introduttiva è sostituita da quanto segue:

"Le prescrizioni relative alle circostanze in cui si possono togliere i sigilli, di cui all'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 5, paragrafo 5, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra, sono definiti al capitolo V, punto 3, del presente allegato";

18. al punto 1 (Approvazione di montatori od officine), il riferimento "dell'articolo 12, paragrafo 1, di detto regolamento" è sostituito da "della parte C, sezione 2, articolo 5, paragrafo 1, e articolo 8 dell'allegato 27 dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione VII (Rilascio della carta), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

19. al paragrafo 268 bis, dopo "Stati membri", ovunque ricorre, aggiungere "e il Regno Unito nei confronti di Gibilterra".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, sezione VIII (Omologazione dell'apparecchio di controllo e delle carte tachigrafiche), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

20. al paragrafo 271, il passo "in conformità dell'articolo 5 del regolamento" è soppresso.

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, appendice 1 (Dizionario di dati), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

21. al punto 2.111, il riferimento alla "direttiva 92/23/CEE del 31.3.1992, GU L 129, pag. 95" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 54".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, appendice 9 (Omologazione - Elenco delle prove minime prescritte), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

22. al punto 5.1 della sezione 2 (Prove funzionali per l'unità elettronica di bordo), il riferimento alla "direttiva 95/54/CE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 10";

23. al punto 5.1 della sezione 3 (Prove funzionali per il sensore di movimento), il riferimento alla "direttiva 95/54/CE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 10".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IB, appendice 12 (Adattatore per veicoli del tipo M1 e N1), del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così adattato:

24. nella sezione 4 (Requisiti di costruzione e funzionamento dell'adattatore), paragrafo 4.5 (Caratteristiche di funzionamento), ADA_023, il riferimento alla "direttiva 2006/28/CE della Commissione, che adegua al progresso tecnico la direttiva 72/245/CEE del Consiglio, concernente la compatibilità elettromagnetica" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 10";
25. al punto 5.1 della tabella di cui alla sottosezione 7.2 (Certificato funzionale), il riferimento alla "direttiva 2006/28/CE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 10".

**ADATTAMENTI DELLE SPECIFICHE TECNICHE
DEL TACHIGRAFO INTELLIGENTE 1**

Ai fini della presente sezione, il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 , comprensivo degli allegati e delle appendici, nella versione valida fino al 20 agosto 2023, è così adattato:

1. nel caso del Regno Unito nei confronti di Gibilterra, "Stato membro" è sostituito da "parte", ad eccezione dei riferimenti di cui al punto 229) della sottosezione 4.1 e al punto 424) della sezione 7;
2. i riferimenti al "regolamento (CEE) n. 3820/85" e al "regolamento (CE) n. 561/2006" sono sostituiti da "allegato 27, parte B, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra ";
3. i riferimenti al "regolamento (UE) n. 165/2014" sono sostituiti da "allegato 27, parte B, sezione 4, e parte C, sezione 2, dell' accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra", ad eccezione dei riferimenti di cui al punto 402) della sottosezione 5.3 e al punto 424) della sezione 7;
4. i riferimenti alla "direttiva (UE) 2015/719" e alla "direttiva 96/53/CE del Consiglio" sono sostituiti da "allegato 27, parte C, sezione 1, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 1 (Definizioni), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

5. il punto u) è sostituito da quanto segue:

"u) "circonferenza effettiva delle ruote",

la media delle distanze percorse da ciascuna delle ruote che imprimono il movimento al veicolo (ruote motrici) durante una rotazione completa. La misurazione di queste distanze deve essere effettuata in condizioni normali di prova, come definite nel requisito 414, ed espressa come: " $l = \dots$ mm". I costruttori di veicoli possono sostituire la misurazione di queste distanze con un calcolo teorico che tenga conto della ripartizione del peso sugli assi, con il veicolo a vuoto nel normale assetto di marcia, vale a dire con liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi, ruota di scorta e conducente. I metodi di tale calcolo teorico devono essere approvati dall'autorità competente di una parte e possono essere applicati soltanto prima dell'attivazione del tachigrafo;"

6. al punto hh) il riferimento alla "direttiva 92/6/CEE del Consiglio" è sostituito dal riferimento al "diritto applicabile di ciascuna parte";

7. al punto uu), il riferimento alla "direttiva 92/23/CEE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 54";

8. al punto vv), la nota 9 è sostituita da quanto segue:

""numero di identificazione del veicolo": combinazione fissa di caratteri assegnata dal costruttore a ogni singolo veicolo. Consta di due sezioni: la prima, composta da non più di sei caratteri (lettere o cifre), che indica le caratteristiche generali del veicolo, in particolare il tipo e il modello; la seconda, composta da otto caratteri, di cui i primi quattro possono essere lettere o cifre e gli altri quattro solo cifre, che aggiunta alla prima sezione permette l'identificazione univoca del singolo veicolo.";

9. al punto yy), il primo trattino è sostituito da quanto segue:

"— è montato e utilizzato soltanto sui veicoli di tipo M1 e N1 secondo la definizione di cui alla risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3),";

10. il punto aaa) è soppresso;

11. al punto ccc), il primo comma è sostituito da "15 giugno 2019".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 2 (Caratteristiche generali e funzioni dell'apparecchio di controllo), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

12. l'ultimo comma del paragrafo 7 della sottosezione 2.1 è soppresso.

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 3 (Requisiti di costruzione e funzionamento dell'apparecchio di controllo), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

13. al punto 200) della sottosezione 3.20, la seconda frase del terzo comma è soppressa;

14. il punto 201) della sottosezione 3.20 è sostituito da quanto segue:

"L'unità elettronica di bordo deve inoltre essere in grado di trasmettere i dati seguenti attraverso un apposito collegamento seriale dedicato, indipendente da una connessione bus CAN opzionale (ISO 11898 Veicoli stradali – Interscambio di informazioni digitali – Controller Area Network (CAN) per comunicazioni ad alta velocità), per consentirne l'elaborazione da parte di altre unità elettroniche presenti sul veicolo:

- data e ora UTC corrente,
- velocità del veicolo,
- distanza totale percorsa dal veicolo (contachilometri),
- attività selezionate del conducente e del secondo conducente,
- indicazione della presenza o meno di una carta tachigrafica nella sede (slot) "conducente" e "secondo conducente" e, se applicabile, informazioni sull'identificazione delle carte (numero della carta e paese di rilascio).

Oltre a questo elenco minimo si possono trasmettere anche altri dati.

Quando l'accensione del veicolo è inserita, tali dati devono essere costantemente trasmessi. Se l'accensione del veicolo non è inserita, almeno ogni cambio di attività del conducente o del secondo conducente e/o ogni inserimento o estrazione di una carta tachigrafica devono generare la trasmissione della relativa informazione. Nel caso in cui la trasmissione dei dati sia sospesa durante il periodo in cui l'accensione del veicolo non è inserita, tali informazioni devono essere rese disponibili non appena l'accensione del veicolo viene nuovamente inserita.

Il consenso del conducente è comunque necessario qualora siano trasmessi dati personali."

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 4 (Requisiti di costruzione e funzionamento delle carte tachigrafiche), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

al punto 229) della sottosezione 4.1 è aggiunto il seguente comma:

"Per il Regno Unito nei confronti di Gibilterra, il segno distintivo è GBZ.";

15. al punto 229) della sottosezione 4.1 è aggiunto il seguente comma:
16. al punto 237), il riferimento "all'articolo 26, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "all'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 9, paragrafo 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
17. al capo 4 dell'allegato, sottosezione 4.4, punto 241), "nel territorio della Comunità" è sostituito da "nei territori dell'Unione e di Gibilterra";
18. il punto 246) della sottosezione 4.5 è soppresso.

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 5 (Montaggio dell'apparecchio di controllo), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

19. al punto 397) della sottosezione 5.2, il primo comma è sostituito dal seguente:

"397) Esclusivamente per i veicoli delle classi M1 e N1 provvisti di adattatore conformemente all'appendice 16 del presente allegato, qualora non sia possibile riportare tutte le informazioni necessarie, come indicato al requisito 396, può essere utilizzata una seconda targhetta, aggiuntiva. In questi casi la targhetta aggiuntiva deve recare le informazioni di cui agli ultimi quattro trattini del requisito 396.";

20. al punto 402) della sottosezione 5.3, il riferimento "all'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "dell'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 5, paragrafo 3, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra.".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 6 (Verifiche, controlli e riparazioni), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

21. la frase introduttiva è sostituita da quanto segue:

"I requisiti relativi alle circostanze in cui si possono togliere i sigilli sono definiti al punto 5.3 del presente allegato.".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, sezione 7 (Rilascio della carta), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

22. al punto 424), dopo il riferimento agli "Stati membri" è aggiunto "e il Regno Unito nei confronti di Gibilterra"; il riferimento "all'articolo 31 del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "all'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 13, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra ".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, appendice 1 (Dizionario dei dati), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

23. al punto 2.163, il riferimento alla "direttiva (CEE) 92/23" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 54".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, appendice 11 (Meccanismi comuni di sicurezza), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

24. al punto 9.1.4 (Livello di apparecchio: unità elettroniche di bordo (VU)), nella prima nota che segue il punto CSM_78, il riferimento al "regolamento (UE) n. 581/2010" è sostituito da "nell'allegato 27, parte B, sezione 2, articolo 7, paragrafo 5, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra ";
25. al punto 9.1.5 (Livello di apparecchio: carte tachigrafiche), nella nota che segue il punto CSM_89, il riferimento al "regolamento (UE) n. 581/2010" è sostituito da "dell'allegato 27, parte B, sezione 2, articolo 7, paragrafo 5, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra ".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, appendice 12 (Posizionamento basato sul sistema globale di navigazione satellitare (GNSS)), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

26. il secondo comma della sezione 1 (Introduzione) è soppresso;
27. nella sezione 2 (Specifiche del ricevitore GNSS), il riferimento alla "compatibilità con i servizi forniti dai programmi Galileo e EGNOS (servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria) come da regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio" è sostituito dal riferimento alla "compatibilità con sistemi di potenziamento basati su satelliti (SBAS)".

Ai fini della presente sezione, l'allegato IC, appendice 16 (Adattatore per veicoli delle categorie M1 e N1), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così adattato:

28. al punto 5.1 della tabella di cui alla sezione 7 (Omologazione dell'apparecchio di controllo quando è utilizzato un adattatore), il riferimento alla "direttiva 2006/28/CE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 10".

ADATTAMENTI DELLE SPECIFICHE TECNICHE
DEL TACHIGRAFO INTELLIGENTE 2

Ai fini della presente sezione, il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 , comprensivo degli allegati e delle appendici, è così adattato:

Gli adattamenti seguenti si applicano a tutto l'allegato IC, comprese le relative appendici da 1 a 17:

- a) nel caso del Regno Unito nei confronti di Gibilterra, i riferimenti a "Stato membro" o "Stati membri", ovunque ricorrano, sono sostituiti da "parte", a eccezione dei riferimenti di cui al punto 229) della sottosezione 4.1 e al punto 424) della sezione 7;
- b) i riferimenti al "regolamento (CE) n. 561/2006" o al "regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio" sono sostituiti dal riferimento all'"allegato 27, parte B, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- c) i riferimenti al "regolamento (UE) n. 165/2014" sono sostituiti da "allegato 27, parte B, sezione 4, e parte C, sezione 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra", a eccezione dei riferimenti di cui ai punti 226 quinquies), 237), 402), 424), ITS_01, MIG_025 e, nell'appendice 14, di cui alla sezione 1, primo comma, alla sezione 2, secondo comma, alla sezione 3 e al punto DSC_26;

- d) i riferimenti alla "direttiva (UE) 2015/719" e alla "direttiva 96/53/CE del Consiglio" sono sostituiti da "allegato 27, parte C, sezione 1, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- e) i riferimenti all'"allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85" sono sostituiti da "allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85, secondo l'adattamento di cui all'allegato 27, appendice 27-B-4-2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
1. L'allegato IC, sezione 1 (Definizioni), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- f) il punto u) è sostituito da quanto segue:
- "u) "circonferenza effettiva delle ruote", la media delle distanze percorse da ciascuna delle ruote che imprimono il movimento al veicolo (ruote motrici) durante una rotazione completa. La misurazione di queste distanze deve essere effettuata in condizioni normali di prova, come definite nel requisito 414, ed espressa come: " $l = \dots$ mm". I costruttori di veicoli possono sostituire la misurazione di queste distanze con un calcolo teorico che tenga conto della ripartizione del peso sugli assi, con il veicolo a vuoto nel normale assetto di marcia, vale a dire con liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi, ruota di scorta e conducente. I metodi di tale calcolo teorico devono essere approvati dall'autorità competente di una parte e possono essere applicati soltanto prima dell'attivazione del tachigrafo;"

- g) al punto hh) il riferimento alla "direttiva 92/6/CEE del Consiglio, come modificata da ultimo" è sostituito dal riferimento al "diritto applicabile di ciascuna parte";
- h) al punto uu), il riferimento alla "direttiva 92/23/CEE, come modificata da ultimo" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 54";
- i) al punto vv), la nota a piè di pagina è sostituita dalla seguente:
- ""numero di identificazione del veicolo": combinazione fissa di caratteri assegnata dal costruttore a ogni singolo veicolo. Consta di due sezioni: la prima, composta da non più di sei caratteri (lettere o cifre), che indica le caratteristiche generali del veicolo, in particolare il tipo e il modello; la seconda, composta da otto caratteri, di cui i primi quattro possono essere lettere o cifre e gli altri quattro solo cifre, che aggiunta alla prima sezione permette l'identificazione univoca del singolo veicolo.";
- j) al punto yy), il primo trattino è sostituito da quanto segue:
- "— è montato e utilizzato soltanto sui veicoli di tipo M1 e N1 secondo la definizione di cui alla risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3);";
- k) il punto aaa) è soppresso;
- l) al punto ccc), la definizione di "data di introduzione" è sostituita da "21 febbraio 2024".

2. L'allegato IC, sezione 2 (Caratteristiche generali e funzioni dell'apparecchio di controllo), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:

m) alla sottosezione 2.1, paragrafo 7, l'ultimo comma è sostituito dal seguente:

"Queste operazioni sono effettuate in conformità dell'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 4 dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra.".

3. L'allegato IC, sezione 3 (Requisiti di costruzione e funzionamento dell'apparecchio di controllo), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:

n) il punto 201) della sottosezione 3.20 è sostituito dal seguente:

"L'unità elettronica di bordo deve inoltre essere in grado di trasmettere i dati seguenti attraverso un apposito collegamento seriale dedicato, indipendente da una connessione bus CAN opzionale (ISO 11898 Veicoli stradali – Interscambio di informazioni digitali – Controller Area Network (CAN) per comunicazioni ad alta velocità), per consentirne l'elaborazione da parte di altre unità elettroniche presenti sul veicolo:

- data e ora UTC corrente,
- velocità del veicolo,
- distanza totale percorsa dal veicolo (contachilometri),

- attività selezionate del conducente e del secondo conducente,
- indicazione della presenza o meno di una carta tachigrafica nella sede (slot) "conducente" e "secondo conducente" e, se applicabile, informazioni sull'identificazione delle carte (numero della carta e paese di rilascio).

Oltre a questo elenco minimo si possono trasmettere anche altri dati.

Quando l'accensione del veicolo è inserita, tali dati devono essere costantemente trasmessi. Se l'accensione del veicolo non è inserita, almeno ogni cambio di attività del conducente o del secondo conducente e/o ogni inserimento o estrazione di una carta tachigrafica devono generare la trasmissione della relativa informazione. Nel caso in cui la trasmissione dei dati sia sospesa durante il periodo in cui l'accensione del veicolo non è inserita, tali informazioni devono essere rese disponibili non appena l'accensione del veicolo viene nuovamente inserita.

Il consenso del conducente è comunque necessario qualora siano trasmessi dati personali.";

- o) al punto 226 quinquies) della sottosezione 3.28, i termini ", in conformità all'articolo 12, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014" sono soppressi.
- 4. L'allegato IC, sezione 4 (Requisiti di costruzione e funzionamento delle carte tachigrafiche), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
 - p) al punto 229) della sottosezione 4.1 è aggiunto il comma seguente:

"Per il Regno Unito nei confronti di Gibilterra, il segno distintivo è GBZ.";

- q) al punto 237) il riferimento "all'articolo 26, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "all'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 9, paragrafo 2, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
- r) al punto 241) della sottosezione 4.4, "nel territorio della Comunità" è sostituito da "nei territori dell'Unione e di Gibilterra";
5. l'allegato IC, sezione 5 (Montaggio dell'apparecchio di controllo), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- s) al punto 397) della sottosezione 5.2, il primo comma è sostituito dal seguente:
- "397) Esclusivamente per i veicoli delle classi M1 e N1 provvisti di adattatore conformemente all'appendice 16 del presente allegato, qualora non sia possibile riportare tutte le informazioni necessarie, come indicato al requisito 396, può essere utilizzata una seconda targhetta, aggiuntiva. In questi casi la targhetta aggiuntiva deve recare le informazioni di cui agli ultimi quattro trattini del requisito 396.";
- t) al punto 402) della sottosezione 5.3, il riferimento "all'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "dell'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 5, paragrafo 3, dell'accordo dsu Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra.";

6. L'allegato IC, sezione 6 (Verifiche, controlli e riparazioni), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- u) la frase introduttiva è sostituita da quanto segue: "I requisiti relativi alle circostanze in cui si possono togliere i sigilli sono definiti al punto 5.3 del presente allegato.";
7. L'allegato IC, sezione 7 (Rilascio della carta), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- v) al punto 424), dopo il riferimento agli "Stati membri" è aggiunto "e il Regno Unito nei confronti di Gibilterra"; il riferimento "all'articolo 31 del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "all'allegato 27, parte C, sezione 2, articolo 13, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
8. L'allegato IC, appendice 1 (Dizionario dei dati), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- w) al punto 2.163, il riferimento "alla direttiva (CEE) 92/23 del 31.3.1992 (GU L 129, pag. 95)" è sostituito dal riferimento "del regolamento UNECE n. 54".
9. L'allegato IC, appendice 11 (Meccanismi comuni di sicurezza), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:

- x) al punto 9.1.4 (Livello di apparecchio: unità elettroniche di bordo (VU)), nella prima nota che segue il punto CSM_78, il riferimento al "regolamento (UE) n. 581/2010" è sostituito da "nell'allegato 27, parte B, sezione 2, articolo 7, paragrafo 5, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra ";
 - y) al punto 9.1.5 (Livello di apparecchio: carte tachigrafiche), nella nota che segue il punto CSM_89, il riferimento al "regolamento (UE) n. 581/2010" è sostituito da "dell'allegato 27, parte B, sezione 2, articolo 7, paragrafo 5, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra ";
10. L'allegato IC, appendice 12 (Posizionamento basato sul sistema globale di navigazione satellitare (GNSS)], del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- z) nella sezione 2 (Caratteristiche di base del ricevitore GNSS), il riferimento alla "compatibilità con i servizi forniti dai programmi Galileo e EGNOS (servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria), come da regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio" è sostituito dal riferimento alla "compatibilità con sistemi di potenziamento basati su satelliti (SBAS)";
11. L'allegato IC, appendice 13 (Interfaccia ITS), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- aa) nel requisito ITS_01, i termini ", di cui agli articoli 10 e 11 del regolamento (UE) n. 165/2014" sono soppressi;

12. L'allegato IC, appendice 14 (Funzione di comunicazione remota), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- nel comma introduttivo della sezione 1, il passo "conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 165/2014" è soppresso;
 - nel secondo comma della sezione 2, il passo ", come definita all'articolo 9 del medesimo" è soppresso;
 - al requisito DSC_26, il passo "in conformità all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 165/2014" è soppresso.
13. L'allegato IC, appendice 15 (Migrazione: gestione della coesistenza di diverse generazioni e versioni di apparecchiature), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- bb) nella sottosezione 2.2, il riferimento "all'allegato IC del presente regolamento" è sostituito da "all'allegato IC del presente regolamento, secondo l'adattamento di cui all'allegato 27, appendice X-B-4-4, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra";
 - cc) al requisito MIG_025 della sottosezione 5, il riferimento "dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014" è sostituito da "dell'allegato 27, parte B, sezione 4, articolo 6, paragrafo 7, dell'accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra".
14. L'allegato IC, appendice 16 (Adattatore per veicoli delle categorie M1 e N1), del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così ulteriormente adattato:
- dd) al punto 5.1 della tabella di cui alla sezione 7 (Omologazione dell'apparecchio di controllo quando è utilizzato un adattatore), il riferimento alla "direttiva 2006/28/CE" è sostituito dal riferimento al "regolamento UNECE n. 10".

PARTE C

PRESCRIZIONI RELATIVE AI VEICOLI UTILIZZATI PER IL TRASPORTO DI MERCI IN CONFORMITÀ DELL'ARTICOLO 281 DEL PRESENTE ACCORDO

SEZIONE 1

PESI E DIMENSIONI

ARTICOLO 1

Oggetto e principi

I pesi massimi e le dimensioni massime dei veicoli che possono essere utilizzati per i viaggi di cui all'articolo 276, paragrafo 1, e all'articolo 277 del presente accordo sono indicati nell'appendice X-C-1-1.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini della presente sezione si applicano le definizioni seguenti:

- a) "veicolo a motore", qualsiasi veicolo fornito di un motore a propulsione circolante su strada con mezzi propri;
- b) "rimorchio", qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato a un veicolo a motore, ad esclusione dei semirimorchi, e che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di merci;
- c) "semirimorchio", qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato a un veicolo a motore in modo che una parte del rimorchio poggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale del suo peso e del peso del suo carico sia sopportata da tale veicolo, e che, per costruzione e attrezzature, è adibito al trasporto di merci;
- d) "combinazione di veicoli":
 - un autotreno costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un rimorchio; o
 - un autoarticolato costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un semirimorchio;
- e) "veicolo condizionato", qualsiasi veicolo le cui sovrastrutture fisse o mobili siano specialmente attrezzate per il trasporto di merci a temperatura controllata e le cui pareti laterali abbiano ognuna uno spessore di almeno 45 mm, compreso l'isolamento;

- f) "dimensioni massime autorizzate", le dimensioni massime per l'utilizzo di un veicolo;
- g) "peso massimo autorizzato", il peso massimo per l'utilizzo di un veicolo a pieno carico;
- h) "peso massimo autorizzato per asse", il peso massimo per l'utilizzo a pieno carico di un asse o di un gruppo di assi;
- i) "tonnellata", il peso esercitato dalla massa di una tonnellata, corrispondente a 9,8 kilonewton (kN);
- j) "carico indivisibile", un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza comportare costi o rischi di danni inconsiderati e che non può, a causa delle sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo a motore, un rimorchio, un autotreno o un autoarticolato conformi sotto tutti gli aspetti alle disposizioni della presente sezione;
- k) "combustibili alternativi", combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, consistenti in:
- i) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;
 - ii) idrogeno;
 - iii) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso – GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto – GNL);

- iv) gas di petrolio liquefatto (GPL); o
- v) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;
- l) "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato del tutto o in parte da combustibile alternativo;
- m) "veicolo a emissioni zero", un veicolo pesante adibito al trasporto di merci privo di motore a combustione interna, oppure dotato di un motore a combustione interna che emette meno di 1 g CO₂/kWh; e
- n) "operazione di trasporto intermodale", il trasporto di uno o più container o casse mobili, di lunghezza non superiore a 45 piedi, per il quale l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio (con o senza motrice), la cassa mobile o il container utilizzano la strada per la prima e/o ultima parte del viaggio e, per il resto, la ferrovia, vie navigabili interne o rotte marittime.

ARTICOLO 3

Permessi speciali

I veicoli o le combinazioni di veicoli che superano il peso o le dimensioni massime di cui all'appendice 27-C-1-1 possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di permessi speciali rilasciati, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o sulla base di modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità, allorché detti veicoli o combinazioni trasportino carichi indivisibili o sia previsto il trasporto di tali carichi.

ARTICOLO 4

Restrizioni locali

La presente sezione non preclude l'applicazione non discriminatoria di disposizioni vigenti in ciascuna parte in materia di circolazione stradale che consentono di limitare il peso e/o le dimensioni dei veicoli su determinate strade o strutture di ingegneria civile.

Ciò comporta la possibilità di imporre restrizioni locali delle dimensioni massime autorizzate e/o dei pesi massimi autorizzati dei veicoli che possono essere utilizzati in zone o su strade specificate, in cui l'infrastruttura non è adatta alla circolazione di veicoli lunghi e pesanti, come per esempio nel centro delle città, nei piccoli villaggi o nei siti di particolare interesse naturale.

ARTICOLO 5

Dispositivi aerodinamici fissati sulla parte posteriore di veicoli o combinazioni di veicoli

1. Nel caso dei veicoli o delle combinazioni di veicoli che dispongono di dispositivi aerodinamici, possono essere superate le lunghezze massime di cui all'appendice 27-C-1-1, punto 1.1 per consentire l'aggiunta di tali dispositivi nella parte posteriore. Per i veicoli o le combinazioni di veicoli che dispongono di tali dispositivi, devono essere rispettate le disposizioni dell'appendice 27-C-1-1, punto 1.5 e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico.

2. I dispositivi aerodinamici di cui al paragrafo 1 devono soddisfare le condizioni operative seguenti:

- a) ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente, devono essere piegati, retratti o rimossi dal conducente;
- b) le apparecchiature e i dispositivi aerodinamici di lunghezza superiore a 500 mm in posizione d'uso devono essere retraibili o pieghevoli;
- c) per il loro uso sulle infrastrutture stradali urbane e interurbane occorre tenere conto delle caratteristiche specifiche delle zone in cui il limite di velocità è inferiore o uguale a 50 km orari e in cui è più probabile la presenza di utenti della strada vulnerabili; e
- d) quando piegati o retratti, non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza massima autorizzata.

ARTICOLO 6

Cabine aerodinamiche

I veicoli o le combinazioni di veicoli possono superare le lunghezze massime di cui all'appendice 27-C-1-1, punto 1.1, purché la loro cabina fornisca prestazioni aerodinamiche, efficienza energetica e prestazioni di sicurezza superiori. Per i veicoli o le combinazioni di veicoli che dispongono di tali cabine, devono essere rispettate le disposizioni dell'appendice 27-C-1-1, punto 1.5. Inoltre i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico.

ARTICOLO 7

Operazioni di trasporto intermodale

1. Le lunghezze massime di cui all'appendice 27-C-1-1, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 6, e la distanza massima di cui all'appendice 27-C-1-1, punto 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o le combinazioni che effettuano trasporti di container di 45 piedi di lunghezza o di casse mobili di 45 piedi di lunghezza, vuoti o carichi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale in conformità alle condizioni stabilite da ciascuna parte.
2. Per le operazioni di trasporto intermodale, il peso massimo autorizzato per gli autoarticolati a cinque o sei assi può essere superato di due tonnellate nel caso delle combinazioni di cui all'appendice 27-C-1-1, punto 2.2.2, lettera a), e di quattro tonnellate nel caso delle combinazioni di cui all'appendice 27-C-1-1, punto 2.2.2, lettera b). Il peso massimo autorizzato di tali veicoli non può superare le 44 tonnellate.

ARTICOLO 8

Prova di conformità

1. Come prova del rispetto delle disposizioni della presente sezione, i veicoli interessati devono essere muniti di una delle prove seguenti:

a) una combinazione delle due targhette seguenti:

- la targhetta regolamentare del costruttore, vale a dire una targhetta o etichetta, apposta dal costruttore sul veicolo, che riporta le caratteristiche tecniche principali necessarie per l'identificazione del veicolo e fornisce alle autorità competenti le informazioni relative alle masse massime ammissibili a pieno carico; e
- una targhetta relativa alle dimensioni, fissata se possibile accanto alla targhetta regolamentare del costruttore, recante le seguenti indicazioni:
 - i) nome del costruttore;
 - ii) numero di identificazione del veicolo
 - iii) lunghezza (L) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio;
 - iv) larghezza (W) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio; e

- v) dati per la misurazione della lunghezza delle combinazioni di veicoli:
- la distanza (a) tra la parte anteriore del veicolo a motore e il centro del dispositivo di traino (gancio di traino o ralla); nel caso delle ralle con vari punti di aggancio, devono essere indicati il valore minimo e quello massimo ($a_{\min}$ e $a_{\max}$);
 - la distanza (b) fra il centro del dispositivo di traino del rimorchio (occhione) o del semirimorchio (perno di aggancio) e la parte posteriore del rimorchio o semirimorchio; nel caso dei dispositivi con vari punti di aggancio, devono essere indicati il valore minimo e quello massimo ($b_{\min}$ e $b_{\max}$).

La lunghezza delle combinazioni di veicoli è costituita dalla lunghezza complessiva del veicolo a motore e del rimorchio o semirimorchio disposti in linea retta;

- b) una targhetta unica contenente le informazioni delle due targhettes di cui alla lettera a); o
 - c) un unico documento rilasciato dalle autorità competenti della parte, o nel caso dell'Unione, dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o messo in circolazione, contenente le stesse informazioni delle targhettes di cui alla lettera a). Tale documento deve essere conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.
2. Se le caratteristiche del veicolo non corrispondono più a quelle indicate nella prova di conformità, la parte o, nel caso dell'Unione, lo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o messo in circolazione adotta le misure atte a garantire che la prova di conformità sia modificata.

3. Le targhette e i documenti di cui al paragrafo 1 sono riconosciuti dalle parti quali prove della conformità dei veicoli ai sensi della presente sezione.

ARTICOLO 9

Applicazione

1. Ogni parte adotta misure specifiche per individuare i veicoli o le combinazioni di veicoli in circolazione che possono aver superato il peso massimo autorizzato e che devono pertanto essere controllati dalle autorità competenti delle parti al fine di assicurare il rispetto delle prescrizioni della presente sezione. Questi controlli possono essere eseguiti per mezzo di sistemi automatici montati sull'infrastruttura stradale o mediante apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli. Queste ultime devono essere precise e affidabili, nonché pienamente interoperabili e compatibili con tutti i tipi di veicoli.
2. Una parte non può imporre l'installazione di apparecchiature di pesatura a bordo di veicoli, o di combinazioni di veicoli, immatricolati nell'altra parte.
3. Se per accertare le violazioni alle disposizioni della presente sezione e comminare sanzioni sono utilizzati sistemi automatici, tali sistemi devono essere certificati. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.
4. Conformemente alla parte A, articolo 14, le parti provvedono affinché le rispettive autorità competenti si scambino informazioni sulle infrazioni e sulle sanzioni afferenti al presente articolo.

**PESI E DIMENSIONI MASSIME
E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI**

1. Dimensioni massime autorizzate per i veicoli (in metri, "m")

1.1 Lunghezza massima:

–	veicoli a motore	12,00 m
–	rimorchio	12,00 m
–	autoarticolati	16,50 m
–	autotreni	18,75 m

1.2 Larghezza massima:

a)	tutti i veicoli esclusi quelli di cui alla lettera b)	2,55 m
b)	sovrastutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli	2,60 m

1.3. Altezza massima (per tutti i veicoli) 4,00 m

- 1.4. Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container.
- 1.5. Ogni veicolo a motore, o combinazione di veicoli, in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare avente raggio esterno di 12,50 m e raggio interno di 5,30 m.
- 1.6. Distanza massima tra l'asse della ralla
e la parte posteriore del semirimorchio 12,00 m
- 1.7. Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra il punto esterno più avanzato della zona di carico dietro la cabina e il punto esterno più arretrato del rimorchio della combinazione, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo trainante e la parte anteriore del rimorchio 15,65 m
- 1.8. Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra il punto esterno più avanzato della zona di carico dietro la cabina e il punto esterno più arretrato del rimorchio della combinazione 16,40 m²
2. Peso massimo autorizzato dei veicoli (in tonnellate)
- 2.1 Veicoli facenti parte di un veicolo combinato
- 2.1.1 Rimorchi a due assi 18 tonnellate
- 2.1.2 Rimorchi a tre assi 24 tonnellate

2.2 Veicoli combinati

Nel caso delle combinazioni di veicoli che includono veicoli alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla presente sezione sono incrementati del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo o a emissioni zero per un massimo, rispettivamente, di 1 tonnellata e 2 tonnellate.

2.2.1 Autotreni a cinque o sei assi

- a) veicoli a motore a due assi con rimorchio a tre assi 40 tonnellate
- b) veicoli a motore a tre assi con rimorchio a due o tre assi 40 tonnellate

2.2.2 Autoarticolati a cinque o sei assi

- a) veicoli a motore a due assi con semirimorchio a tre assi 40 tonnellate
- b) veicoli a motore a tre assi con semirimorchio a due o tre assi 40 tonnellate

2.2.3. Autotreni a quattro assi formati da un veicolo a motore a due assi

e un rimorchio a due assi 36 tonnellate

2.2.4. Autoarticolati a quattro assi formati da un veicolo a motore a due assi e un semirimorchio a due assi, se la distanza tra gli assi del semirimorchio:

- è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m 36 tonnellate
- è superiore a 1,8 m 36 tonnellate

(+ 2 tonnellate di tolleranza se i limiti di peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è dotato di pneumatici gemellati e sospensioni pneumatiche o equivalenti)

2.3 Veicoli a motore

Nel caso dei veicoli a motore alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.3.1 e 2.3.2 sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo o a emissioni zero per un massimo, rispettivamente, di 1 tonnellata e 2 tonnellate.

2.3.1. Veicoli a motore a due assi 18 tonnellate

2.3.2. Veicoli a motore a tre assi 25 tonnellate (26 tonnellate se l'asse motore è dotato di pneumatici gemellati e sospensioni pneumatiche o equivalenti, oppure se ciascun asse motore è dotato di pneumatici gemellati e il peso massimo di ciascun asse non supera le 9,5 tonnellate)

2.3.3. Veicoli a motore a quattro assi con due assi sterzanti 32 tonnellate se l'asse motore è dotato di pneumatici gemellati e sospensioni pneumatiche o equivalenti, oppure se ciascun asse motore è dotato di pneumatici gemellati e il peso massimo di ciascun asse non supera le 9,5 tonnellate

3. Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli (in tonnellate)

3.1. Assi singoli

Assi singoli non motori 10 tonnellate

3.2. Assi tandem di rimorchi e semirimorchi

La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) tra gli assi:

- | | |
|---|---------------|
| – è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$) | 11 tonnellate |
| – è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 tonnellate |
| – è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 tonnellate |
| – è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$) | 20 tonnellate |

3.3. Assi tridem di rimorchi e semirimorchi

La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) tra gli assi:

è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)

21 tonnellate

è superiore a 1,3 m e non superiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 tonnellate

3.4. Assi motori

Assi motori dei veicoli di cui ai punti 2.2 e 2.3

11,5 tonnellate

3.5. Assi tandem di veicoli a motore

La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) tra gli assi:

- è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$) 11,5 tonnellate
- è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 tonnellate
- è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 tonnellate (19 tonnellate se l'asse motore è dotato di pneumatici gemellati e sospensioni pneumatiche o equivalenti, oppure se ciascun asse motore è di pneumatici gemellati e il peso massimo di ciascun asse non supera le 9,5 tonnellate)

4. Altre caratteristiche dei veicoli

4.1 Tutti i veicoli

Il peso gravante sull'asse o sugli assi motori di un veicolo o di una combinazione di veicoli non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o della combinazione.

4.2. Autotreni

La distanza tra l'asse posteriore del veicolo a motore e l'asse anteriore del rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m.

4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse

Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a quattro assi non deve superare il quintuplo della distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.

4.4. Semirimorchi

La distanza, misurata orizzontalmente, tra l'asse della ralla e un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m.

SEZIONE 2

PRESCRIZIONI PER I TACHIGRAFI, LE CARTE DEL CONDUCENTE E LE CARTE DELL'OFFICINA

ARTICOLO 1

Oggetto e principi

Nella presente sezione sono riportate le prescrizioni per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della parte B, sezione 2, del presente allegato in relazione all'installazione, alla verifica e al controllo dei tachigrafi, di cui all'articolo 281, paragrafo 2, del presente accordo.

ARTICOLO 2

Definizioni

1. Ai fini della presente sezione si applicano le definizioni di cui alla parte B, sezione 2, articolo 2, e sezione 4, articolo 2, del presente allegato.

2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai fini della presente sezione si applicano le definizioni seguenti:

- a) "unità di bordo", il tachigrafo senza il sensore di movimento e i relativi cavi di collegamento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza della presente sezione; l'unità di bordo comprende, tra l'altro, un'unità di elaborazione, una memoria di dati, una funzione di misurazione del tempo, due interfacce per carte intelligenti (per conducente e secondo conducente), una stampante, un dispositivo di visualizzazione, connettori e dispositivi per l'immissione di dati da parte dell'utente;
- b) "sensore di movimento", una parte del tachigrafo che fornisce un segnale rappresentativo della velocità del veicolo e/o della distanza percorsa;
- c) "carta di controllo", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di una parte a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e, facoltativamente, il funzionario di controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati, nelle carte del conducente e, facoltativamente, nelle carte dell'officina per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;
- d) "carta dell'officina", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di una parte al personale designato di un produttore di tachigrafi, un installatore, un costruttore di veicoli o un'officina approvati da tale parte, che identifica il titolare della carta e consente la verifica, la calibratura e l'attivazione dei tachigrafi e/o il trasferimento di dati da essi;
- e) "attivazione", la fase in cui il tachigrafo diventa pienamente operativo e in grado di assolvere a tutte le sue funzioni, comprese quelle di sicurezza, tramite l'uso di una carta dell'officina;

- f) "calibratura" del tachigrafo digitale, l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo, comprese l'identificazione e le caratteristiche del veicolo, da conservare nella memoria dei dati utilizzando una carta dell'officina;
- g) "trasferimento" da un tachigrafo digitale o intelligente, la copiatura, unitamente alla firma digitale, di una parte o di una serie completa di file di dati, registrati nella memoria di dati dell'unità di bordo o nella memoria della carta tachigrafica, a condizione che con tale procedura non si modifichino o cancellino i dati memorizzati;
- h) "guasto", un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante dal cattivo o mancato funzionamento di un apparecchio;
- i) "installazione", montaggio di un tachigrafo su un veicolo;
- j) "controllo periodico", un insieme di operazioni effettuate per verificare il corretto funzionamento del tachigrafo, la corrispondenza tra le impostazioni e i parametri del veicolo e che il tachigrafo non sia stato collegato a dispositivi di manipolazione;
- k) "riparazione", qualunque riparazione di un sensore di movimento o di un'unità di bordo che comporti l'interruzione dell'alimentazione elettrica o del collegamento ad altri componenti del tachigrafo, ovvero l'apertura del sensore di movimento o dell'unità di bordo;
- l) "interoperabilità", la capacità di sistemi e processi industriali e commerciali sottostanti di scambiare dati e di condividere informazioni;
- m) "interfaccia", uno strumento posto tra sistemi che fornisce i mezzi attraverso i quali tali sistemi possono collegarsi e interagire;

- n) "misurazione del tempo", una registrazione digitale permanente del tempo (data e ora) universale coordinato (UTC); e
- o) "sistema di messaggistica TACHOnet", il sistema di messaggistica conforme alle specifiche tecniche di cui agli allegati da I a VII del regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione¹⁰.

ARTICOLO 3

Installazione

1. I tachigrafi di cui al paragrafo 2 devono essere installati sui veicoli:
 - a) nel caso in cui la massa massima ammissibile del veicolo, comprensiva dell'eventuale rimorchio o semirimorchio, è superiore a 3,5 tonnellate; o
 - b) a decorrere dal 1° luglio 2026, nel caso in cui la massa massima ammissibile del veicolo, comprensiva dell'eventuale rimorchio o semirimorchio, è superiore a 2,5 tonnellate.
2. Caratteristiche dei tachigrafi:
 - a) per i veicoli messi in circolazione per la prima volta prima del 1° maggio 2006: tachigrafo analogico;

¹⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativo alle procedure comuni e alle specifiche necessarie per interconnettere i registri elettronici delle carte del conducente (GU UE L 15 del 22.1.2016, pag. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) per i veicoli messi in circolazione per la prima volta tra il 1° maggio 2006 e il 30 settembre 2011: prima versione del tachigrafo digitale;
 - c) per i veicoli messi in circolazione per la prima volta tra il 1° ottobre 2011 e il 30 settembre 2012: seconda versione del tachigrafo digitale;
 - d) per i veicoli messi in circolazione per la prima volta tra il 1° ottobre 2012 e il 14 giugno 2019: terza versione del tachigrafo digitale;
 - e) per i veicoli immatricolati per la prima volta dal 15 giugno 2019 fino a 2 anni dopo l'entrata in vigore delle specifiche dettagliate di cui alla parte B, sezione 4, articolo 2, paragrafo 2, lettera g): tachigrafo intelligente 1; e
 - f) per i veicoli immatricolati per la prima volta oltre 2 anni dopo l'entrata in vigore delle specifiche dettagliate di cui alla parte B, sezione 4, articolo 2, paragrafo 2, lettera h): tachigrafo intelligente 2.
3. Ogni parte può prevedere l'esenzione dall'applicazione delle disposizioni della presente sezione per i veicoli di cui alla parte B, sezione 2, articolo 8, paragrafo 3, del presente allegato.
4. Ogni parte può prevedere l'esenzione dall'applicazione delle disposizioni della presente sezione per i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi della parte B, sezione 2, articolo 8, paragrafo 4, del presente allegato. Ciascuna parte notifica immediatamente all'altra parte l'eventuale ricorso a tale paragrafo.

5. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle specifiche tecniche dettagliate del tachigrafo intelligente 2, i veicoli di cui al paragrafo 1, lettera a), che dispongono di tachigrafo analogico o digitale devono essere dotati di un tachigrafo intelligente 2 quando operano sul territorio di una parte diversa da quella in cui sono immatricolati.

6. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle specifiche tecniche dettagliate del tachigrafo intelligente 2, i veicoli di cui al paragrafo 1, lettera a), che dispongono di un tachigrafo intelligente 1 devono essere dotati di un tachigrafo intelligente 2 quando operano sul territorio di una parte diversa da quella in cui sono immatricolati.

7. A decorrere dal 1° luglio 2026, i veicoli di cui al paragrafo 1, lettera b), devono essere dotati di un tachigrafo intelligente 2 quando operano sul territorio di una parte diversa da quella in cui sono immatricolati.

8. Nessuna disposizione della presente sezione pregiudica l'applicazione, nel territorio dell'Unione, delle norme dell'Unione relative all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada ai trasportatori di merci su strada dell'Unione.

ARTICOLO 4

Protezione dei dati

1. Ciascuna parte provvede affinché il trattamento dei dati personali nel contesto della presente sezione sia effettuato al solo scopo di verificare il rispetto delle disposizioni della presente sezione.

2. Ciascuna parte assicura, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quello di cui al paragrafo 1 per quanto riguarda:

- a) l'uso di un sistema satellitare globale di navigazione (GNSS) per la registrazione dei dati di localizzazione di cui alla specifica tecnica indicata per il tachigrafo intelligente 1 o 2;
- b) lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 13, in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con terze parti; e
- c) la tenuta dei registri da parte del trasportatore di merci su strada di cui all'articolo 15.

3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Devono essere trattati solo i dati necessari ai fini indicati al paragrafo 1.

4. I proprietari dei veicoli, i trasportatori di merci su strada e gli altri soggetti interessati devono ottemperare alle disposizioni in materia di protezione dei dati personali.

ARTICOLO 5

Installazione e riparazione

1. Sono autorizzati a effettuare le operazioni di installazione e riparazione dei tachigrafi soltanto gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati a tale fine dalle autorità competenti di una parte, ai sensi dell'articolo 7.

2. Gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati sigillano il tachigrafo dopo averne verificato il corretto funzionamento e, in particolare, facendo in modo che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.
3. L'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli autorizzato appone un marchio particolare sui sigilli apposti e inoltre, per i tachigrafi digitali e intelligenti 1 e 2, inserisce i dati elettronici di sicurezza che consentono i controlli di autenticazione. Ciascuna parte tiene e pubblica un registro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza utilizzati, nonché le necessarie informazioni relative a tali dati.
4. A conferma che l'installazione del tachigrafo è stata effettuata conformemente alle prescrizioni della presente sezione, deve essere apposta una targhetta di installazione in un punto chiaramente visibile e agevolmente accessibile.
5. I componenti del tachigrafo devono essere sigillati. Parimenti, devono essere sigillate eventuali connessioni con il tachigrafo potenzialmente vulnerabili per quanto riguarda la manomissione, compresa la connessione tra il sensore di movimento e la scatola del cambio nonché, se del caso, la targhetta di installazione.

La rimozione o la rottura di un sigillo può essere effettuata solamente:

- da installatori o officine autorizzati dalle autorità competenti di cui all'articolo 7 a fini di riparazione, manutenzione o ricalibratura del tachigrafo, oppure da funzionari di controllo adeguatamente preparati, e ove necessario autorizzati, a fini di controllo; o
- a fini di riparazione o di modifica del veicolo con alterazione del sigillo. In siffatti casi, a bordo del veicolo deve trovarsi una giustificazione scritta della rottura del sigillo, nella quale siano indicate la data e l'ora in cui il sigillo è stato infranto.

I sigilli rimossi o rotti devono essere sostituiti da un installatore autorizzato o da un'officina autorizzata, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione o rottura.

Qualora siano stati rimossi o rotti a fini di controllo, i sigilli possono essere sostituiti, senza indebito ritardo, da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico.

Qualora un funzionario di controllo rimuova un sigillo, la carta di controllo deve essere inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, anche in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo deve produrre una giustificazione scritta recante almeno le informazioni seguenti:

- numero di identificazione del veicolo
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e paese;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora di rimozione del sigillo; e
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Prima della sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata deve eseguire un controllo e una calibratura del tachigrafo, a meno che un sigillo sia stato rimosso o rotto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.

ARTICOLO 6

Ispezioni dei tachigrafi

1. I tachigrafi devono essere sottoposti a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. Le ispezioni periodiche devono essere condotte almeno ogni due anni.
2. Con le ispezioni di cui al paragrafo 1 è necessario verificare almeno quanto segue:
 - che il tachigrafo sia installato correttamente e sia idoneo per il veicolo;
 - che il tachigrafo funzioni correttamente;
 - che sul tachigrafo sia presente il marchio di omologazione;
 - che sia presente la targhetta di installazione;
 - che tutti i sigilli siano integri ed efficienti;
 - che al tachigrafo non siano collegati dispositivi di manipolazione e che non vi siano tracce dell'uso di tali dispositivi; e
 - le dimensioni degli pneumatici e la loro circonferenza effettiva.
3. Le officine che eseguono le ispezioni devono approntare una relazione sull'ispezione laddove debba essere posto rimedio a irregolarità di funzionamento del tachigrafo emerse a seguito di un'ispezione periodica o condotta su richiesta specifica dell'autorità nazionale competente. Devono altresì tenere un elenco di tutte le relazioni sulle ispezioni da loro prodotte.

4. Le relazioni sulle ispezioni devono essere conservate almeno per i due anni successivi alla loro stesura. Ogni parte decide durante tale periodo se le relazioni devono essere trattenute o trasmesse all'autorità competente. Qualora siano trattenute, l'officina deve metterle a disposizione, insieme alle calibrature eseguite nel corso del periodo in questione, nel caso in cui l'autorità competente ne faccia richiesta.

ARTICOLO 7

Autorizzazione di installatori, officine e costruttori di veicoli

1. Ciascuna parte, o nel caso dell'Unione ciascuno Stato membro, autorizza, sottopone a controlli periodici e certifica gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli che possono effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni dei tachigrafi.
2. Ciascuna parte, o nel caso dell'Unione ciascuno Stato membro, si assicura che gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli siano competenti e affidabili. A tale scopo istituisce e pubblica un insieme di chiare procedure nazionali e provvede affinché siano soddisfatti i criteri minimi seguenti:
 - a) il personale ha ricevuto una formazione adeguata;
 - b) le attrezzature necessarie per condurre i test e svolgere le mansioni del caso sono disponibili;
e
 - c) gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli godono di buona reputazione.

3. Le verifiche degli installatori autorizzati o delle officine autorizzate sono condotte nel modo seguente:

- a) gli installatori autorizzati e le officine autorizzate sono sottoposti, almeno ogni due anni, a una verifica delle procedure da loro applicate per i lavori sui tachigrafi. La verifica si concentra in particolare sulle misure di sicurezza adottate e sulla gestione delle carte dell'officina. Le parti, o nel caso dell'Unione gli Stati membri, possono effettuare tali verifiche senza eseguire una visita in loco; e
- b) sono inoltre effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori autorizzati e delle officine autorizzate per controllare le calibrature, le ispezioni e le installazioni eseguite. Tali verifiche, nel corso di un anno, riguardano almeno il 10 % dell'insieme degli installatori autorizzati e delle officine autorizzate.

4. Ogni parte e le relative autorità competenti prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori o officine e trasportatori di merci su strada. In particolare, in caso di rischio grave di conflitto di interessi sono adottate ulteriori misure specifiche affinché l'installatore o l'officina rispetti le disposizioni della presente sezione.

5. Le autorità competenti di ciascuna parte revocano l'omologazione, temporaneamente o definitivamente, agli installatori, alle officine e ai costruttori di veicoli che non adempiono agli obblighi che incombono loro in virtù delle disposizioni della presente sezione.

ARTICOLO 8

Carte dell'officina

1. La durata di validità delle carte dell'officina non deve essere superiore a un anno. Al momento del rinnovo della carta dell'officina, l'autorità competente si assicura che l'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli soddisfi i criteri di cui all'articolo 7, paragrafo 2.
2. L'autorità competente rinnova una carta dell'officina entro 15 giorni lavorativi dal ricevimento di una richiesta valida di rinnovo e di tutta la necessaria documentazione. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta dell'officina, l'autorità competente fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una richiesta circostanziata a tale scopo. L'autorità competente tiene un registro delle carte smarrite, rubate o difettose.
3. Qualora revochi l'omologazione di un installatore, di un'officina o di un costruttore di veicoli di cui all'articolo 7, una parte, o nel caso dell'Unione uno Stato membro, deve anche revocare le carte di officina rilasciate a tali entità.
4. Ciascuna parte prende tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione delle carte dell'officina distribuite agli installatori, alle officine e ai costruttori di veicoli autorizzati.

ARTICOLO 9

Rilascio delle carte del conducente

1. Le carte del conducente sono rilasciate, su richiesta del conducente, dall'autorità competente della parte nella quale il conducente è normalmente residente. Qualora le autorità competenti della parte che rilascia la carta del conducente abbiano dubbi circa la validità della dichiarazione relativa al luogo in cui il conducente è normalmente residente, o anche ai fini di determinati controlli specifici, dette autorità possono chiedere al conducente informazioni o prove supplementari.

Ai fini dell'applicazione del presente articolo, per il luogo in cui il conducente è "normalmente residente" si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso delle persone che non hanno legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso delle persone i cui legami professionali sono situati in un luogo diverso da quello dei loro legami personali, e che pertanto siano indotte a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati nelle due parti, si presume che il luogo di normale residenza sia quello dei legami personali, purché la persona vi faccia ritorno regolarmente. Quest'ultima condizione non è richiesta se la persona soggiorna in una parte per svolgere una missione di durata determinata.

2. In casi eccezionali debitamente giustificati ciascuna parte, o nel caso dell'Unione uno Stato membro, può rilasciare una carta del conducente temporanea e non rinnovabile, valida per un periodo massimo di 185 giorni, a un conducente che non sia normalmente residente nel territorio di una parte, a condizione che tale conducente abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa stabilita nella parte in questione e, qualora richiestogli, presenti un attestato di conducente.

3. Le autorità competenti della parte che rilascia la carta prendono provvedimenti adeguati per assicurarsi che il richiedente non sia già titolare di una carta di conducente in corso di validità e personalizzano la carta del conducente facendo sì che i relativi dati siano visibili e sicuri.
4. La durata di validità della carta del conducente non deve essere superiore a cinque anni.
5. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa a meno che le autorità competenti di una parte non constatino che è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare, oppure che la carta in suo possesso è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da una parte, o nel caso dell'Unione da uno Stato membro, che non sia la parte che ha rilasciato la carta, tale parte restituisce la carta prima possibile alle autorità della parte, o dello Stato membro nel caso dell'Unione, che l'ha rilasciata indicando i motivi del ritiro o della sospensione. Se si prevede che per la restituzione della carta saranno necessarie più di due settimane, la parte che procede alla sospensione o al ritiro, o lo Stato membro nel caso dell'Unione, informa entro le due settimane la parte che ha rilasciato la carta, o lo Stato membro nel caso dell'Unione, dei motivi della sospensione o del ritiro.
6. L'autorità competente della parte che ha rilasciato la carta può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.
7. Ogni parte adotta tutte le misure necessarie per prevenire la falsificazione delle carte del conducente.

8. Il presente articolo non osta a che una parte, o nel caso dell'Unione uno Stato membro, rilasci una carta del conducente a un conducente normalmente residente in una zona del suo territorio alla quale non si applica il presente allegato, purché in tali casi siano applicate le pertinenti disposizioni della presente sezione.

ARTICOLO 10

Rinnovo delle carte del conducente

1. Se, in caso di rinnovo, la parte in cui il conducente è normalmente residente non coincide con quella che ha rilasciato la carta avente validità, e qualora sia richiesto alle autorità di tale parte di procedere al rinnovo della carta del conducente, tali autorità informano le autorità che hanno rilasciato la carta in scadenza dei motivi del rinnovo della medesima.
2. In caso di richiesta di rinnovo di una carta il cui periodo di validità è prossimo alla scadenza, l'autorità competente fornisce una nuova carta prima della data di scadenza, a condizione che la richiesta sia inoltrata entro i termini previsti, di cui alla parte B, sezione 4, articolo 5.

ARTICOLO 11

Carte rubate, smarrite o difettose

1. Le autorità che rilasciano le carte registrano le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità delle carte.

2. In caso di deterioramento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, le autorità competenti della parte in cui il conducente è normalmente residente forniscono una carta sostitutiva entro otto giorni lavorativi dal momento in cui ricevono una domanda circostanziata a tale scopo.

ARTICOLO 12

Reciproco riconoscimento delle carte del conducente

1. Ciascuna parte accetta le carte del conducente rilasciate dall'altra parte.
2. Se il titolare di una carta del conducente in corso di validità, rilasciata da una parte che ha stabilito la sua residenza normale nel territorio dell'altra parte, chiede di scambiare la sua carta con una carta del conducente equivalente, spetta alla parte, o nel caso dell'Unione allo Stato membro, che effettua lo scambio verificare se la carta prodotta è ancora valida.
3. Le parti, o nel caso dell'Unione gli Stati membri, che effettuano uno scambio restituiscono la vecchia carta alle autorità della parte, o nel caso dell'Unione dello Stato membro, che l'ha rilasciata, indicandone i motivi.
4. Se una parte, o nel caso dell'Unione uno Stato membro, sostituisce o scambia una carta del conducente, la sostituzione o lo scambio e ogni successiva sostituzione o successivo scambio sono registrati in tale parte, o nel caso dell'Unione in tale Stato membro.

ARTICOLO 13

Scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente

1. Al fine di verificare che il richiedente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità, le parti, o nel caso dell'Unione gli Stati membri, tengono registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità delle carte:

- cognome e nome del conducente;
- data di nascita e, se disponibile, luogo di nascita del conducente;
- numero della patente di guida in corso di validità e paese di rilascio (se applicabile);
- situazione della carta del conducente; e
- numero della carta del conducente.

2. I registri elettronici delle parti, o nel caso dell'Unione degli Stati membri, devono essere interconnessi e accessibili in tutto il territorio delle parti mediante il sistema di messaggistica TACHOnet o un sistema compatibile. Qualora si utilizzi un sistema compatibile, deve essere possibile scambiare dati elettronici con l'altra parte tramite il sistema di messaggistica TACHOnet.

3. Al momento del rilascio, della sostituzione e, ove necessario, del rinnovo di una carta del conducente le parti, o nel caso dell'Unione gli Stati membri, verificano con uno scambio di dati elettronici che il conducente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità. Lo scambio di dati deve limitarsi ai dati necessari ai fini della verifica in questione.
4. I funzionari di controllo possono avere accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità delle carte del conducente.

ARTICOLO 14

Impostazioni dei tachigrafi

1. I tachigrafi digitali non devono essere impostati in modo che allo spegnimento del motore o al disinserimento dell'accensione del veicolo si selezioni automaticamente una specifica categoria di attività, a meno che il conducente non mantenga la facoltà di selezionare manualmente la categoria di attività appropriata.
2. I veicoli non devono essere muniti di più di un tachigrafo, tranne che ai fini delle prove sul campo.
3. Ogni parte deve vietare la produzione, la distribuzione, la pubblicità e/o la vendita di dispositivi costruiti e/o intesi per la manomissione dei tachigrafi.

ARTICOLO 15

Responsabilità dei trasportatori di merci su strada

1. I trasportatori di merci su strada fanno in modo che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, tanto digitali o intelligenti che analogici, effettuano controlli periodici per verificare che i propri conducenti li utilizzino correttamente e non forniscono ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare a un uso improprio dei tachigrafi.

I trasportatori di merci su strada rilasciano ai conducenti di veicoli dotati di tachigrafi analogici un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale dei fogli di registrazione, della durata del servizio e della necessità di sostituire eventualmente i fogli di registrazione danneggiati o ritirati da un funzionario incaricato del controllo. I trasportatori di merci su strada consegnano ai conducenti soltanto fogli di registrazione conformi a un modello omologato atti a essere utilizzati nell'apparecchio installato a bordo del veicolo.

Il trasportatore di merci su strada provvede affinché, tenuto conto della durata del servizio, in caso di ispezione possa effettuarsi correttamente la stampa dei dati del tachigrafo se richiesta da un agente incaricato del controllo.

2. I trasportatori di merci su strada conservano i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti tabulati per ragioni di conformità alla parte B, sezione 4, articolo 9, del presente allegato, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzo, e ne rilasciano copia ai conducenti interessati che ne fanno richiesta. I trasportatori di merci su strada forniscono altresì copia dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che ne fanno richiesta, assieme ai relativi stampati. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta dei funzionari di controllo.

3. I trasportatori di merci su strada sono responsabili delle violazioni delle disposizioni della presente sezione e della parte B, sezione 4, del presente allegato, commesse dai loro conducenti o dai conducenti a loro disposizione. Ogni parte può tuttavia subordinare tale responsabilità alla violazione, da parte del trasportatore, delle disposizioni del paragrafo 1, primo comma, del presente articolo, e della parte B, sezione 2, articolo 7, paragrafi 1 e 2, del presente allegato.

ARTICOLO 16

Procedure per i trasportatori di merci su strada in caso di funzionamento difettoso dello strumento

1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso di un tachigrafo, il trasportatore di merci su strada deve far riparare lo strumento da un installatore autorizzato o da un'officina autorizzata non appena le circostanze lo consentono.
2. Qualora non fosse possibile far rientrare il veicolo presso la sede del trasportatore di merci su strada entro una settimana a decorrere dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata lungo il percorso.
3. Ciascuna parte, o nel caso dell'Unione ciascuno Stato membro, deve prevedere la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo qualora non venga riparato il guasto o non venga posto rimedio al funzionamento difettoso dello strumento, come stabilito ai paragrafi 1 e 2, nella misura in cui ciò sia conforme alla normativa nazionale della parte in questione.

ARTICOLO 17

Procedura di rilascio delle carte tachigrafiche

La Commissione europea fornisce alle autorità competenti del Regno Unito nei confronti di Gibilterra il materiale crittografico per il rilascio delle carte tachigrafiche per i conducenti, le officine e le autorità di controllo, conformemente alla politica di certificazione dell'Autorità europea di certificazione primaria (ERCA) e alla politica di certificazione del Regno Unito nei confronti di Gibilterra.
