

CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ: Questa serie di domande e risposte è stata preparata dai servizi della Commissione e non impegna la Commissione europea. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a fornire un'interpretazione vincolante del diritto dell'Unione.

## **I. Ritorno di un conducente**

### **1. Come devono essere intesi e dimostrati i termini "luogo di residenza", "sede di attività" e "sede da cui il conducente dipende"? Cosa succede quando un'impresa è stabilita in molti Stati membri o al di fuori dell'UE?**

*Articolo 8, paragrafo 8 bis*

In linea con l'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e con l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, per "luogo di residenza" si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno civile, a causa di legami personali e professionali. Tuttavia, nel caso di un conducente i cui legami professionali si trovano in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali, che svolge attività di trasporto in Stati membri diversi e che, di conseguenza, può vivere alternativamente in luoghi diversi situati in Stati membri diversi, il suo luogo di residenza dovrebbe essere considerato il luogo dei suoi legami personali, a condizione che tale persona vi ritorni regolarmente, ad esempio per motivi familiari.

Il termine "sede di attività" non è definito nella legislazione dell'UE in materia di trasporti su strada. Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 8 bis, la "sede di attività" in cui il conducente deve poter fare ritorno è il luogo in cui staziona abitualmente, ossia dove è organizzato il suo lavoro, dove inizia normalmente il suo periodo di riposo settimanale e nel quale ritorna regolarmente, nel territorio dello Stato membro della sede effettiva e stabile del suo datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 1071/2009. Le condizioni di tale stabilimento effettivo e stabile dei trasportatori su strada sono stabilite all'articolo 5 del regolamento (UE) n. 1071/2009, che richiede, tra l'altro, che l'impresa disponga di locali in cui conserva i propri documenti aziendali principali, in particolare documenti contabili, documenti di gestione del personale o documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo dei propri conducenti.

Se l'impresa è stabilita in diversi Stati membri, in conformità ai requisiti di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1071/2009, il conducente dovrebbe tornare alla sede di attività da cui dipende. Se l'impresa è stabilita al di fuori dell'UE, la sede di attività può trovarsi nel paese terzo che, ai fini del regolamento, può essere solo la Svizzera o una parte extra UE dell'accordo SEE, in applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera b).

### **2. Per quanto tempo l'impresa di trasporto dovrebbe conservare le registrazioni che dimostrano di aver organizzato l'attività del conducente in modo tale da consentirgli di tornare al luogo di residenza o alla sede di attività dell'impresa?**

*Articolo 8, paragrafo 8 bis*

A norma dell'articolo 33, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, le registrazioni del tachigrafo devono essere conservate dall'impresa per almeno un anno dopo il loro utilizzo. La documentazione relativa all'orario di lavoro deve essere conservata per almeno due anni, come previsto dall'articolo 9, lettera b), della direttiva 2002/15/CE. Tali registrazioni dovrebbero comprendere la documentazione relativa all'organizzazione del ritorno del conducente, in quanto tale obbligo sarà soggetto, al più tardi a decorrere dal 2 febbraio 2022, a controlli presso i locali dell'impresa conformemente all'allegato I, parte B, della direttiva 2006/22/UE, modificata dalla direttiva 2020/1057.

### **3. L'obbligo del conducente di tornare "a casa" si applica ai veicoli noleggiati da un altro Stato membro e ai conducenti di veicoli per il trasporto di passeggeri?**

*Articolo 8, paragrafo 8 bis*

Il regolamento (CE) n. 561/2006, in particolare l'articolo 8, paragrafo 8 bis, che disciplina le relazioni tra i conducenti dipendenti e i datori di lavoro per quanto riguarda l'organizzazione del ritorno del conducente al "luogo di residenza", si applica al trasporto su strada di merci o passeggeri, indipendentemente dal fatto che i veicoli siano noleggiati o di proprietà del datore di lavoro o siano destinati al trasporto di passeggeri o merci.

### **4. Cosa si intende per "più di 45 ore [di periodo di riposo] effettuate a compensazione" che un conducente deve prendere dopo aver effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti in due settimane consecutive ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 8 bis, secondo comma? Quando dovrebbe iniziare il riposo compensativo?**

*Articolo 8, paragrafo 8 bis*

Dopo due periodi di riposo settimanale ridotti effettuati in due settimane consecutive al di fuori dello Stato membro di stabilimento conformemente all'articolo 8, paragrafo 6, il conducente deve poter ritornare per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare di almeno 45 ore. Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 6 ter, tale periodo di riposo settimanale regolare è preceduto da un periodo di riposo compensativo per i due periodi di riposo settimanale ridotti effettuati nelle due settimane precedenti. Ad esempio, un conducente può prendere i seguenti periodi di riposo:

settimana 1: 24 ore

settimana 2: 25 ore

settimana 3: 21 + 20 + 45 ore, in cui 21 ore rappresentano una compensazione per la settimana 1 e 20 ore sono una compensazione per la settimana 2.

Il riposo settimanale regolare effettuato nella settimana 3 deve iniziare al più tardi entro la fine di sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale (6 x 24 ore), come previsto dall'articolo 8, paragrafo 6. Ciò significa che la compensazione per i due periodi di riposo settimanale ridotti precedenti deve essere completata prima della fine di tale periodo di 6 x 24 ore, data in cui inizia il riposo settimanale regolare.

## **II. Divieto di effettuare un riposo settimanale regolare nella cabina del veicolo**

**5. Un autotrasportatore autonomo è autorizzato a effettuare il suo riposo settimanale regolare a bordo del veicolo?**

*Articolo 8, paragrafo 8*

In termini generali, il regolamento (CE) n. 561/2006 si applica a tutti gli autotrasportatori, siano essi dipendenti o autonomi, che partecipano a operazioni di trasporto con veicoli che rientrano nel campo di applicazione del regolamento. Questo vale anche per il divieto di effettuare un riposo settimanale regolare nella cabina del veicolo. Ciò è giustificato dall'obiettivo di prevenire l'affaticamento dei conducenti (lavoratori dipendenti o autonomi) e di eliminare i rischi per la sicurezza stradale.

È vero che alcune disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 non si applicano agli autotrasportatori autonomi, ad esempio l'articolo 8, paragrafo 8 bis, che disciplina i rapporti tra gli autotrasportatori dipendenti e i datori di lavoro per quanto riguarda l'organizzazione del ritorno degli autotrasportatori "al luogo di residenza" (cfr. la domanda 4). Questo non vale tuttavia per il divieto di effettuare un riposo settimanale regolare nella cabina del veicolo. In tal caso, gli eventuali costi di alloggio al di fuori del veicolo dovrebbero essere a carico dell'autotrasportatore autonomo.

### **III. Riposo settimanale e giornaliero ridotto**

**6. Un conducente effettua due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi (2 x 24 ore) al di fuori dello Stato membro di stabilimento. Quando ritorna al luogo di residenza, il conducente effettua una compensazione (2 x 21 ore) e un riposo settimanale regolare (45 ore). Dopo il ritorno al proprio luogo di residenza, il conducente deve effettuare il periodo di riposo giornaliero (9 o 11 ore) in linea con l'articolo 8, paragrafo 2, prima di poter iniziare il riposo compensativo e il riposo settimanale regolare?**

*Articolo 8, paragrafo 6*

L'obiettivo dell'articolo 8, paragrafo 6 e paragrafo 6 ter, è consentire al conducente che effettua operazioni internazionali a lungo raggio di raggiungere il proprio domicilio per beneficiare di un periodo di riposo più lungo, consistente nel riposo settimanale regolare di almeno 45 ore e nella compensazione per due periodi di riposo settimanale ridotti eventualmente effettuati in due settimane precedenti.

Tali disposizioni lasciano tuttavia impregiudicato l'articolo 8, paragrafo 2, ai sensi del quale il periodo di riposo giornaliero che il conducente deve effettuare entro ogni periodo di 24 ore dopo la fine di un precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale può essere prorogato per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto, in linea con l'articolo 8, paragrafo 3.

Ciò significa che, anche se l'articolo 8, paragrafo 3, non menziona espressamente tale possibilità, essa si applica anche al caso in cui il periodo di riposo settimanale regolare sia preso unitamente a compensazioni per precedenti periodi di riposo settimanale ridotti.

**7. Un conducente può effettuare più di due periodi di riposo settimanale ridotti entro il periodo di riferimento di quattro settimane di cui all'articolo 8, paragrafo 6, terzo comma? Tutti i periodi di riposo settimanale ridotti devono essere compensati?**

*Articolo 8, paragrafo 6*

L'articolo 8, paragrafo 6, stabilisce che:

"Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno: a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore";

e che:

"In deroga al primo comma, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolari."

Il termine "almeno" significa che un conducente può effettuare un numero di periodi di riposo settimanale superiore al minimo richiesto nei periodi di riferimento di 2 o 4 settimane.

L'articolo 8, paragrafo 6, consente, a determinate condizioni, di effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti in due settimane consecutive. Nulla impedisce tuttavia al conducente di prendere altri periodi di riposo di 24 ore o più lunghi entro queste due settimane consecutive.

Se, su un periodo di riferimento di 4 settimane, un conducente prende più di 2 periodi di riposo settimanale ridotti, i periodi di riposo settimanale ridotti supplementari non devono essere compensati. Per contro, non incidono sull'obbligo di compensazione per i due periodi di riposo settimanale ridotti, come richiesto dall'articolo 8, paragrafo 6 ter. In caso di più di 2 periodi di riposo settimanale ridotti, il periodo di riposo settimanale ridotto da prendere in considerazione per la compensazione è quello effettuato più vicino al termine prescritto di sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale di cui all'articolo 8, paragrafo 6.

Ad esempio, in un periodo di quattro settimane consecutive, il conducente può prendere i periodi di riposo settimanale minimi richiesti in combinazione con periodi di riposo supplementari nella seguente sequenza:

settimana 1: 45 ore (ad es. sabato - lunedì)

settimana 2: 24 ore (al più tardi: domenica - lunedì)

settimana 3: 24 ore (ad es. mercoledì - giovedì) e 27 ore (al più tardi: domenica - lunedì)

settimana 4: 21 + 18 (venerdì - domenica) + 45 ore (al più tardi: domenica - martedì) (i periodi di riposo di 21 ore e 18 ore sono compensazioni per due periodi di riposo settimanale ridotti effettuati nelle settimane 2 e 3 (domenica - lunedì), conformemente all'articolo 8, paragrafo 6 ter, mentre il periodo di riposo supplementare effettuato nella settimana 3 (mercoledì - giovedì) non deve essere compensato).

**8. Il conducente può trascorrere il riposo giornaliero e settimanale ridotto a bordo del veicolo?**

*Articolo 8*

A norma dell'articolo 8, paragrafo 8, 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 non possono essere effettuati a bordo di un veicolo. Ciò significa che il conducente può, al contrario, scegliere di trascorrere a bordo del veicolo il proprio riposo giornaliero e/o il riposo settimanale ridotto.

L'articolo 4, lettera f), del regolamento (CE) n. 561/2006 definisce il "riposo" come ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo. Da tale definizione emerge chiaramente che un riposo settimanale giornaliero o settimanale ridotto può essere effettuato a bordo del veicolo solo quando quest'ultimo è fermo, in quanto è l'unica circostanza che consente al conducente di disporre liberamente del suo tempo.

Inoltre, l'articolo 8, paragrafo 8, prevede che il periodo di riposo settimanale regolare e qualsiasi periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore siano effettuati in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici. Come spiegato nel considerando 13 del regolamento (UE) 2020/1054, ciò è necessario per "garantire ai conducenti adeguate condizioni di riposo". Lo stesso principio si applica ai periodi di riposo giornalieri e settimanali ridotti, che possono quindi essere effettuati a bordo del veicolo solo se quest'ultimo dispone di adeguate attrezzature per il riposo. Ciò è in linea con gli obiettivi generali di garantire condizioni di lavoro adeguate per i conducenti e migliorare la sicurezza stradale.

#### **IV. Superamento eccezionale del periodo di guida**

**9. Ai sensi dell'articolo 12, secondo e terzo comma, il conducente può derogare all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, superando il periodo di guida giornaliero e settimanale. Se il periodo di guida giornaliero cumulato del conducente è inferiore al massimo consentito, può avvalersi della deroga all'articolo 8, paragrafo 2, senza dover superare il periodo di guida giornaliero o settimanale? Se, a causa del ricorso a tale deroga, un conducente inizia il suo riposo settimanale più tardi rispetto alla fine dei sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale, si tratta di una violazione del regolamento?**

##### *Articolo 12*

L'obiettivo della deroga è consentire al conducente, in circostanze eccezionali, di riuscire a trascorrere il periodo di riposo settimanale presso il proprio domicilio (ossia nel luogo di residenza del conducente o presso la sede di attività del datore di lavoro), e non in un luogo fino a due ore di guida dal suo "domicilio". Ciò consente di derogare ai limiti dei tempi di guida (articolo 6, paragrafi 1 e 2) e/o all'obbligo di prendere un periodo di riposo giornaliero entro 24 ore dalla fine del periodo di riposo precedente (articolo 8, paragrafo 2). Talvolta il conducente dovrà discostarsi sia dall'articolo 6, paragrafi 1 e 2, che dall'articolo 8, paragrafo 2, ma non necessariamente. In altri casi, in cui, ad esempio, il conducente può guidare una o due ore in più senza superare il periodo massimo giornaliero di guida di 9 o 10 ore di cui all'articolo 6, paragrafo 1, né il periodo massimo di guida settimanale di 56 ore di cui all'articolo 6, paragrafo 2, la deroga sarà limitata all'articolo 8, paragrafo 2.

Tuttavia, l'articolo 12 non consente al conducente di derogare all'obbligo di iniziare un periodo di riposo settimanale al più tardi alla fine di sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale, come stabilito all'articolo 8, paragrafo 6, secondo comma. Pertanto, la deroga deve essere utilizzata con cautela.

Ad esempio, se un conducente ha terminato il suo precedente riposo settimanale alle ore 8 di lunedì, deve iniziare il successivo riposo settimanale alle ore 8 di domenica. Se il sabato (sesto periodo di lavoro di 24 ore) un conducente ha iniziato a guidare alle 8 e ha guidato 12 ore (10 ore consentite + 2 ore in deroga), prendendo tutte le pause necessarie (2 ore in totale in questo esempio), potrebbe raggiungere il "luogo di residenza" il sabato alle 10 circa. Ciò consentirebbe al conducente di iniziare il suo riposo settimanale entro il periodo di tempo prescritto dall'articolo 8, paragrafo 6.

**10. Come va intesa la deroga all'articolo 8, paragrafo 2, di cui all'articolo 12, secondo e terzo comma? È possibile ridurre il riposo giornaliero per un determinato periodo (1 o 2 ore), da compensare entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione?**

*Articolo 8, paragrafo 2, e articolo 12*

L'articolo 8, paragrafo 2, impone al conducente di effettuare un periodo di riposo giornaliero (di almeno 9 ore per il riposo ridotto o di almeno 11 ore per il riposo regolare) entro 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

La deroga di cui all'articolo 12 non consente di ridurre la durata di un periodo di riposo giornaliero. Può tuttavia verificarsi una situazione in cui, a causa di un periodo di guida prolungato (di 1-2 ore) necessario affinché il conducente raggiunga il proprio "luogo di residenza" a causa di circostanze eccezionali, un conducente non sarà in grado di effettuare un riposo giornaliero entro un periodo di 24 ore dalla fine del precedente riposo giornaliero o settimanale, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 2. In tal caso, il periodo di riposo giornaliero dovrebbe e dovrà essere completato, senza essere ridotto, dopo il periodo di 24 ore conteggiate dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero, in deroga all'articolo 8, paragrafo 2. Tale periodo di riposo giornaliero può ancora essere prorogato per effettuare un periodo di riposo settimanale, come consentito dall'articolo 8, paragrafo 3, a condizione che il riposo settimanale inizi al più tardi alla fine dei sei periodi di 24 periodi, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 6.

**11. Come dovrebbero essere compensate le ore di guida supplementari dovute a circostanze eccezionali? Ad esempio, un'ora di guida in più dovrebbe essere compensata con un periodo di riposo supplementare di un'ora? Deve essere compensata anche l'interruzione di 30 minuti o solo il tempo di guida supplementare?**

*Articolo 12, secondo, terzo e quinto comma*

Come indicato all'articolo 12, quinto comma, del regolamento, ogni eventuale periodo di estensione della guida ai sensi della deroga deve essere compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato in blocco assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro tre settimane dall'applicazione della deroga.

Deve essere compensato soltanto il tempo di guida, non le pause.

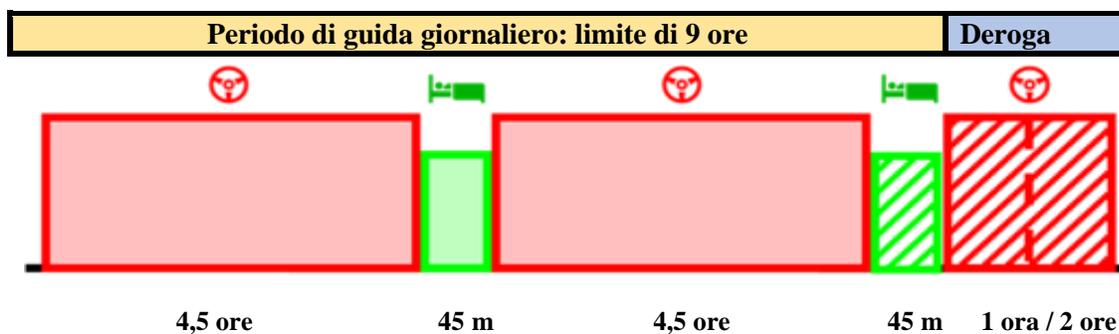
Ad esempio, se un conducente ha effettuato 1,5 ore di più del tempo di guida giornaliero consentito, dovrebbe essere compensato per tale periodo di guida prolungato aggiungendo 1,5 ore di riposo a uno dei suoi periodi di riposo settimanali o giornalieri effettuati entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

**12. Se un conducente si avvale della deroga di cui all'articolo 12, dopo 4,5 ore di guida deve effettuare un'interruzione di 30 minuti o 45 minuti prima del periodo di guida supplementare?**

*Articolo 12*

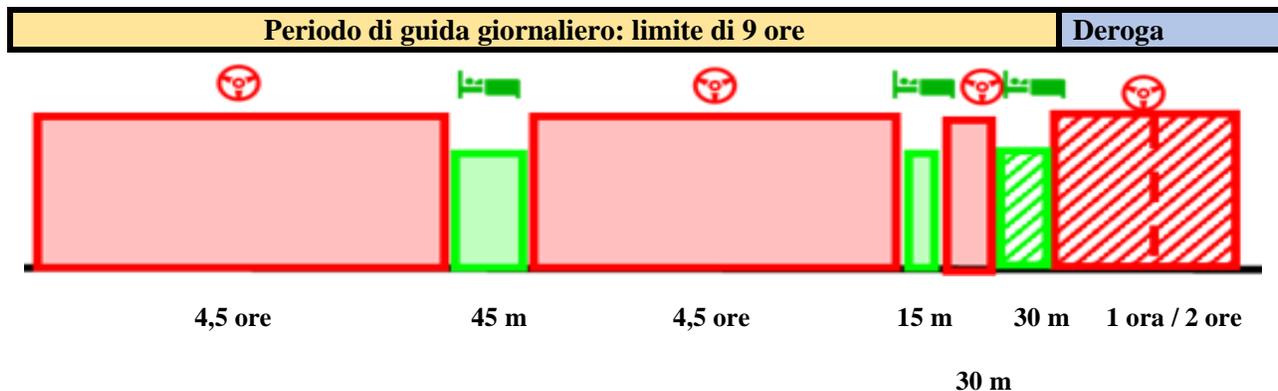
L'articolo 7, primo comma, prevede che il conducente osservi un'interruzione di almeno 45 minuti dopo un periodo di guida di 4,5 ore. L'articolo 12, paragrafi da 2 a 5, non consente di derogare a tale requisito. Pertanto, dopo 4,5 ore di guida e prima del successivo periodo di guida, il conducente deve osservare un'interruzione di 45 minuti. Se un conducente ha effettuato un'interruzione di 45 minuti (o 30 minuti di interruzione seguita da un'interruzione di 15 minuti) e dopo tale interruzione deve continuare la guida per 1-2 ore, non è tenuto a osservare un'ulteriore interruzione di 30 minuti prima di riprendere la guida supplementare. Nei casi in cui sia autorizzato a guidare 10 ore durante il giorno e abbia già raggiunto tale limite giornaliero di guida e debba continuare a guidare tra 1 e 2 ore per raggiungere il proprio "luogo di residenza" per un periodo di riposo settimanale, deve osservare un'interruzione supplementare di 30 minuti prima di tale periodo di guida supplementare. Non sono invece necessari ulteriori 30 minuti di interruzione se il conducente supera di meno di un'ora il periodo di guida giornaliero.

Esempio 1: Un conducente ha guidato per 4,5 ore e ha poi osservato un'interruzione di 45 minuti; poi ha guidato per altre 4,5 ore e ha effettuato un'altra pausa di 45 minuti. Ha raggiunto il limite giornaliero di 9 ore di guida, ma deve continuare a guidare tra 1 e 2 ore per raggiungere il proprio "luogo di residenza". In questo caso, può riprendere la guida dopo 45 minuti dopo il secondo periodo di guida di 4,5 ore.

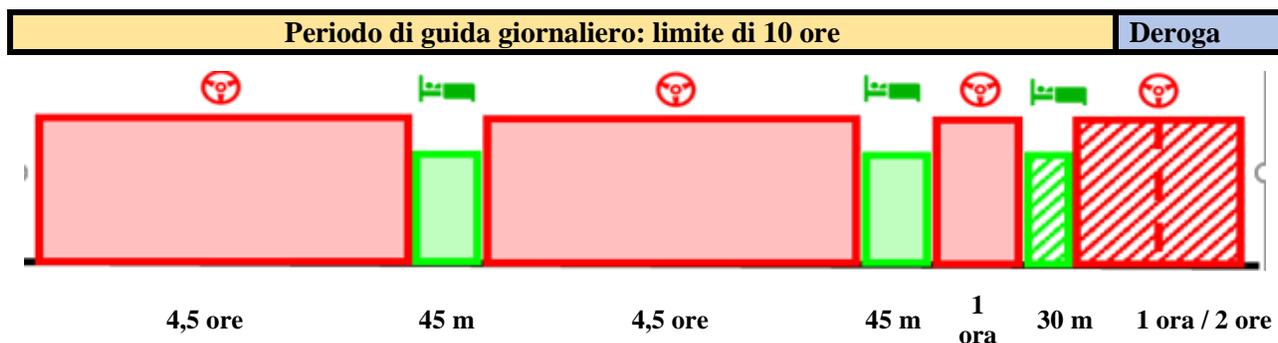


Esempio 2: Un conducente ha guidato per 4,5 ore e ha poi osservato un'interruzione di 45 minuti; poi ha guidato per altre 4 ore e ha effettuato un'interruzione di 15 minuti e ha continuato a guidare per altri 30 minuti, quindi ha fatto un'altra pausa di 30 minuti. Ciò è in linea con l'articolo 7, che consente di

suddividere un'interruzione di almeno 45 minuti in due parti, vale a dire un'interruzione di almeno 15 minuti seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti. Se dopo tale interruzione di 30 minuti è necessario continuare a guidare tra 1 o 2 ore supplementari per raggiungere il "luogo di residenza", non è necessario fare altri 30 minuti di pausa.



Esempio 3: Un conducente ha guidato per 4,5 ore e ha poi osservato un'interruzione di 45 minuti; poi ha guidato per altre 4,5 ore e ha effettuato un'altra pausa di 45 minuti. Se il suo tempo di guida giornaliero è di 10 ore, può continuare a guidare per un'altra ora. Se dopo questa ora di guida deve guidare per un periodo supplementare compreso tra 1 e 2 ore per raggiungere il "luogo di residenza", deve fare una nuova pausa di 30 minuti prima del periodo di guida supplementare.



In tutti gli esempi di cui sopra, un conducente può effettuare la sua interruzione obbligatoria in due parti, vale a dire almeno 15 minuti seguiti da un'interruzione di almeno 30 minuti distribuiti su un periodo di 4,5 ore di guida, come consentito dall'articolo 7, secondo comma. Ciò non incide sull'obbligo (o meno) di effettuare un'ulteriore interruzione di 30 minuti prima di continuare a guidare per 1-2 ore.

## V. Multipresenza

**13. In che modo occorre registrare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo in movimento per il secondo conducente coinvolto nella multipresenza, considerando che il tachigrafo digitale registra automaticamente la disponibilità del conducente? In quale intervallo il conducente può interrompere i 45 minuti: all'inizio del periodo di disponibilità, alla fine del periodo di disponibilità o in qualsiasi intervallo del periodo di disponibilità?**

L'articolo 7, primo comma, impone ai conducenti di osservare un'interruzione al più tardi dopo un periodo di guida di 4,5 ore. Tale interruzione deve quindi seguire immediatamente il periodo di guida.

Un conducente che guida con un collega (multipresenza) effettua la pausa di 45 minuti in un veicolo in movimento a condizione che non sia coinvolto nell'assistere il conducente nella guida effettiva del veicolo.

Poiché le attuali versioni dei tachigrafi non consentono di registrare le interruzioni in un veicolo in movimento, è prassi comune tra le autorità incaricate dell'applicazione della legge considerare come un'interruzione il periodo consecutivo di 45 minuti della disponibilità del conducente in una situazione di multipresenza.

#### **14. È possibile fare una pausa frazionata in caso di multipresenza?**

*Articolo 7*

La possibilità di un'interruzione di almeno 45 minuti frazionata in due parti, che devono essere almeno 15 minuti seguiti da almeno 30 minuti, non è limitata alla situazione della guida individuale. Pertanto, in linea di principio, anche i conducenti che guidano con un collega (multipresenza) possono suddividere le loro interruzioni.

Tuttavia, sembrerebbe impraticabile suddividere l'interruzione in situazioni di multipresenza, in quanto ciò significherebbe che il secondo conducente guida per soli 15 minuti mentre il primo conducente effettua un'interruzione e poi passa la guida al primo conducente, o che il primo conducente effettua un'interruzione di 15 minuti durante l'intero periodo di 4,5 ore di guida dell'altro conducente.

## **VI. Tachigrafi**

#### **15. In che modo le autorità di controllo possono imporre la registrazione delle attività di carico e scarico in assenza di un obbligo legale per i conducenti di effettuare tali registrazioni?**

*Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014*

La seconda versione dei tachigrafi intelligenti include una nuova funzionalità di registrazione automatica della posizione del veicolo durante le attività di carico e scarico del veicolo. La registrazione della posizione deve essere attivata dal conducente, che dovrà indicare un'operazione di carico, un'operazione di scarico o un'operazione simultanea di carico e scarico per la registrazione della posizione. Questa operazione deve essere inserita manualmente attraverso il menù del tachigrafo.

Il regolamento (UE) n. 165/2014, infatti, non obbliga espressamente i conducenti a registrare le operazioni di carico e scarico. Tuttavia, le attività di registrazione sono una parte importante del lavoro del conducente e una serie completa di registrazioni è importante per garantire che i controlli siano efficaci in termini di costi e non eccessivamente onerosi. È pertanto essenziale che i conducenti siano adeguatamente istruiti a utilizzare tutte le funzionalità dei tachigrafi intelligenti, al fine di garantire l'esistenza di una serie completa di registrazioni ed evitare lunghi controlli, in particolare su strada.