

## **Autotrasporto. Pacchetto mobilità. Aggiornamento infrazioni gravi che possono comportare la perdita dell'onorabilità.**

La Commissione Europea, con il Regolamento di Esecuzione (UE) 2022/694 (che alleghiamo), ha aggiornato l'elenco delle infrazioni gravi alle norme U.E sull'autotrasporto che possono incidere sull'onorabilità dell'impresa.

Inoltre, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L129 del 3 Maggio è stato pubblicato anche il Regolamento di Esecuzione (UE)2022/695 del 2 maggio u.s ([https://eurlex.europa.eu/legalcontent/IT/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2022.129.01.0033.01.ITA&toc=OJ%3AL%3A2022%3A129%3ATOC](https://eurlex.europa.eu/legalcontent/IT/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2022.129.01.0033.01.ITA&toc=OJ%3AL%3A2022%3A129%3ATOC)), sempre ad opera della Commissione europea, recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto.

Entrambi questi provvedimenti, di cui riportiamo sotto commento a cura di FAI Emilia, saranno **in vigore dal 23 maggio** p.v.

### **Regolamento di Esecuzione (U.E) 2022/694.**

Il nuovo provvedimento interviene sull'elenco delle infrazioni gravi che possono comportare la perdita dell'onorabilità dell'impresa di autotrasporto, contenuto nel Regolamento (UE) 2016/403 (<https://eurlex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32016R0403>), adeguandolo alle novità che sono state introdotte con l'entrata a regime dei Regolamenti europei 1054 e 1055/2020 e della direttiva 2020/1057 sul distacco transnazionale dei conducenti, che compongono il primo Pacchetto mobilità.

Nel dettaglio, il nuovo allegato 1 introduce le seguenti **violazioni gravi e molto gravi** (rispettivamente, IG e IMG):

#### **□ Tempi di guida e di riposo.**

Alle infrazioni previste nel Regolamento 561/2006, sono state affiancate quelle introdotte dal Regolamento 1054/2020 classificate come IMG:

- mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi;
- periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo;
- mancato sostenimento da parte del datore di lavoro, delle spese per l'alloggio fuori dal veicolo;
- la mancata organizzazione da parte dell'impresa di trasporto dell'attività dei conducenti finalizzata a fare in modo che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività aziendale o rientrare nel luogo di residenza.

#### **□ Tachigrafo.**

Alle infrazioni legate al Regolamento 165/2014, vengono aggiunte le seguenti IMG nella sezione "Presentazione dei documenti":

- il mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario";
- il mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione;
- la mancata indicazione nelle registrazioni dei simboli dei paesi in cui il conducente ha iniziato, terminato e attraversato la frontiera nel corso del periodo di lavoro giornaliero.

#### **□ Accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada.**

Alle violazioni previste dal Regolamento 1072/2009, si aggiungono quelle molto gravi (IMG) in materia di cabotaggio stradale riconducibili al Regolamento 1055/2020.

- esecuzione di un trasporto di cabotaggio non conforme alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore dello Stato ospitante;
- esecuzione di trasporti di cabotaggio in uno Stato nell'arco di quattro giorni dal termine dell'ultimo trasporto di cabotaggio legittimo nello stesso stato;
- impossibilità del trasportatore di produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale e/o ogni trasporto di cabotaggio effettuato in seguito, nel caso in cui il veicolo si trovi nello Stato membro ospitante durante il periodo di quattro giorni che precede il trasporto internazionale, né di esibire tali prove durante un controllo su strada.

#### □ **Obbligazioni contrattuali.**

Costituisce una IMG anche l'infrazione al Regolamento U.E 593/2008 sulla violazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

#### □ **Distacco transnazionale dei conducenti.**

Possono incidere sull'onorabilità dell'impresa di autotrasporto anche le infrazioni alla normativa europea sul distacco transnazionale dei conducenti (direttiva 2020/1057). Sono state previste infatti anche le seguenti violazioni gravi e molto gravi.

- Informazioni incomplete sulla dichiarazione di distacco: Infrazione grave (IG)
- Mancata trasmissione di una dichiarazione di distacco allo Stato membro in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco: Infrazione molto grave (IMG)
- Dichiarazione di distacco per i conducenti falsificata: Infrazione molto grave (IMG)
- Impossibilità del conducente di presentare una dichiarazione di distacco valida: Infrazione molto grave (IMG)
- Mancata messa a disposizione del conducente di una dichiarazione di distacco valida: Infrazione molto grave (IMG)
- Mancata trasmissione allo Stato membro ospitante dei documenti richiesti entro otto settimane dalla data della richiesta: Infrazione molto grave (IMG)
- Mancato aggiornamento, da parte del trasportatore, delle dichiarazioni di distacco nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI: Infrazione grave (IG).

Il Regolamento sostituisce anche l'allegato II del Reg. 2016/403, sulla frequenza della ripetizione delle infrazioni gravi. L'elemento di novità risiede nel fatto che, nel determinare la frequenza del ripetersi dell'evento oltre la quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, **ora si tiene conto del numero di veicoli anziché del numero di conducenti adibiti alle attività di trasporto**

In particolare, l'allegato 2 prevede che:

- 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:
  - 3 IG/per veicolo/per anno = 1 IMG
  - 3 IMG/per veicolo/per anno = avvio di procedura nazionale sull'onorabilità
- 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. Gli Stati membri possono stabilire soglie più severe se ciò è previsto nella loro procedura amministrativa nazionale di valutazione dell'onorabilità.

## **Regolamento di esecuzione (UE) 2022/695**

Questo Regolamento individua una formula comune a tutti gli Stati U.E per il calcolo del fattore di rischio dell'impresa, al fin di orientare i controlli verso quelle imprese che presentano un fattore di rischio più elevato.

La formula prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di autotrasporto utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE)165/2014.

Nel rimandare alla lettura dell'allegato al Regolamento per l'esame della formula, di seguito si riportano i principi individuati dalla Commissione per applicare la medesima formula.

- Il periodo di tempo durante il quale un'infrazione è conteggiata nella formula è di due anni.
- Gli operatori dei trasporti sono classificati, sulla base del loro punteggio, nelle fasce di rischio seguenti:
  - o operatori sui quali non sono stati effettuati controlli (fascia grigia);
  - o 0-100 punti – operatori a rischio basso (fascia verde);
  - o 101-200 punti – operatori a rischio medio (fascia gialla);
  - o 201 punti o più – operatori a rischio elevato (fascia rossa).
- Il punteggio ponderato di un controllo individuale («i») è calcolato applicando i fattori di ponderazione («v») seguenti a seconda del tipo di infrazione:
  - o IM = 1;
  - o IG = 10;
  - o IMG = 30;
  - o IPG = 90.
- Il fattore di rischio finale di un'impresa tiene conto del numero totale di controlli effettuati («r»), sia su strada sia nei locali dell'impresa, compresi i controlli durante i quali non sono state rilevate infrazioni.
- I controlli durante i quali non sono rilevate infrazioni sono registrati con zero punti.
- Il punteggio ponderato di un singolo controllo tiene conto di tutti i veicoli controllati («N»).
- La data dell'infrazione tenuta in considerazione nella formula comune è considerata la data in cui l'infrazione è divenuta definitiva, ossia non più soggetta a riesame. Le infrazioni sono conteggiate una sola volta nella formula.

Se durante un controllo nei locali di un'impresa di trasporto si accerta che l'intero parco veicoli è dotato di tachigrafo intelligente in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014, il punteggio finale è moltiplicato per un fattore pari a 0,9 («g»).