



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto
DIVISIONE 5

(Accesso alla professione ed al mercato del trasporto di Merci -
Autotrasporto di merci in ambito dell'Unione Europea)

Via G. Caraci, 36 – 00157 ROMA
dg.ssa-div5@pec.mit.gov.it
div5.dgssa@mit.gov.it

Alle Direzioni Generali Territoriali

dgt.nordovest@pec.mit.gov.it

dgt.nordest@pec.mit.gov.it

dgt.centronordsard@pec.mit.gov.it

dgt.sudnapoli@pec.mit.gov.it

Agli UUMMCC

per il tramite delle DDGGTT

Alla Regione Siciliana

Assessorato regionale delle infrastrutture e della
mobilità

Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei
trasporti

dipartimento.infrastrutture@certmail.regione.sicilia.it

PALERMO

Alla Regione Valle d'Aosta

Assessorato ambiente, trasporti, mobilità sostenibile
Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile

trasporti@pec.regione.vda.it

AOSTA

Alla Provincia Autonoma di Trento

- UMST Gestioni patrimoniali e motorizzazione

umst.patrimonio-motorizzazione@pec.provincia.tn.it

- Dipartimento territorio, trasporti, ambiente, energia
e cooperazione

dip.taec@pec.provincia.tn.it

TRENTO

Alla Provincia Autonoma di Bolzano

Dipartimento infrastrutture e mobilità

Servizio mobilità - Ufficio motorizzazione

kraftfahrzeugamt.motorizzazione@pec.prov.bz.it

BOLZANO

Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia

Direzione centrale infrastrutture e territorio

Servizio motorizzazione civile regionale

territorio@certregione.fvg.it

regione.friuliveneziagiulia@certregione.fvg.it

TRIESTE

p.c.:

Al Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione
dip.trasporti@pec.mit.gov.it

SEDE

Al Capo di Gabinetto del Ministro

ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

SEDE

Al Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori
di cose per conto di terzi

albo.autotrasporto@pec.mit.gov.it

SEDE

Al Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica
Sicurezza

Servizio Polizia Stradale

dipps012.0100@pecps.interno.it

SEDE

Alle Associazioni di categoria dell'autotrasporto di
merci ed Enti interessati

LORO SEDI

All' UNASCA

Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza
Automobilistica

unasca@unasca.it

SEDE

A CONFARCA

Confederazione Autoscuole Riunite e Consulenti
Automobilistici

confarca@pec.it

SEDE

Alle aziende costruttrici di tachigrafi

aumovio.trading@pec.it

stoneridge@pec.it

direzionegenerale.zfitalia@legalmail.it

LORO SEDI

OGGETTO: Chiarimenti in merito all'obbligo di installazione e utilizzo, a partire dal 1° luglio 2026, del tachigrafo sui veicoli di massa complessiva a pieno carico ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate impiegati in operazioni di trasporto di merci internazionali o di cabotaggio.

Il “Pacchetto mobilità” dell’Unione europea¹ ha introdotto una serie di nuove disposizioni in materia di autotrasporto di merci e persone, la cui entrata in vigore è stata fissata con scadenze diverse.

Le ultime novità entrano in vigore il **1° luglio 2026** e riguardano l’estensione dell’applicazione delle regole relative ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo ai conducenti di veicoli di massa massima ammissibile superiore a 2,5 t e fino a 3,5 t², compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, solo quando impegnati in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio di merci. Di conseguenza, tali veicoli devono essere equipaggiati con la seconda versione di tachigrafo intelligente (G2V2), che consente di:

- registrare automaticamente i passaggi di frontiera tramite il sistema di localizzazione satellitare GNSS;
- registrare automaticamente la posizione ogni 3 ore cumulative di guida e durante le operazioni di carico/scarico;
- trasmettere alcuni dati alle autorità di controllo per mezzo di comunicazioni DSRC e consentire la verifica durante la marcia del regolare funzionamento del tachigrafo.

L’intervento normativo mira a garantire una concorrenza leale nel settore e una maggiore sicurezza stradale anche per il comparto dei veicoli commerciali leggeri, assoggettando i conducenti di tali mezzi alla normativa sociale, in particolare a tutte le disposizioni previste dal regolamento (CE) 561/2006, dal regolamento (UE) 165/2014, nonché dalla direttiva 2002/15/CE³.

In vista dell’entrata in vigore di tali obblighi, nelle more dell’ emanazione di eventuali chiarimenti e/o disposizioni in materia da parte della Commissione Europea prevalenti sulle delucidazioni nazionali limitatamente ai casi di eventuali passaggi interpretativi difformi, con la presente circolare si forniscono le prime indicazioni operative.

¹ Si rammenta che il pacchetto si compone dei seguenti atti normativi:

1. Il regolamento (UE) 2020/1054 del 15 luglio 2020 che apporta modifiche:
 - al regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali;
 - al regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi.
2. Il regolamento (UE) 2020/1055 del 15 luglio 2020 che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all’evoluzione del settore del trasporto su strada.
3. Il regolamento (UE) 2020/1056 del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci.
4. La direttiva (UE) 2020/1057 del 15 luglio 2020 che:
 - stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada;
 - modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;
 - modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno.

La direttiva è stata recepita in Italia con il decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27.

² Art. 2, paragrafo 1, lett. a-bis), regolamento (CE) 561/2006, introdotta dall’art. 1, punto 1) del regolamento (UE) 2020/1054.

³ Compresi, ad esempio, l’obbligo di trasferimento e conservazione dei dati del tachigrafo e della carta del conducente di cui all’art. 10, paragrafo 5, lett. a), del regolamento (CE) 561/2006 e l’obbligo di verifica e taratura periodica biennale del tachigrafo, di cui all’art. 23, paragrafo 1, del regolamento (UE) 165/2014.

AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'ESTENSIONE

Come indicato in premessa, le nuove disposizioni in vigore dal 1° luglio 2026, previste dall'art. 2, paragrafo 1, lettera a-bis) del regolamento (CE) 561/2006, riguardano i trasporti internazionali o di cabotaggio⁴effettuati con veicoli con massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate. Per effetto di quanto previsto dall'art. 3, paragrafo 1, lettera h-bis) del regolamento (CE) 561/2006, i trasporti eseguiti con i predetti veicoli sono esclusi dal campo di applicazione delle norme in oggetto ove non siano effettuati per conto terzi ma per conto proprio della società che ha in disponibilità il veicolo o del conducente⁵ e la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo⁶. Per effetto del combinato disposto delle due norme citate, pertanto, ricadono nell'estensione:

- i trasporti di merci in conto terzi in ambito internazionale o di cabotaggio;
- i trasporti di merci in conto proprio in ambito internazionale in cui la guida costituisce l'attività principale del conducente.

Sono, invece, esclusi i trasporti di merci:

- in conto terzi o in conto proprio in ambito nazionale;
- in ambito internazionale in conto proprio quando la guida non costituisce l'attività principale del conducente.

OBBLIGHI DI REGISTRAZIONE

L'estensione in argomento comporta l'obbligo di dotazione e di utilizzo della seconda versione di tachigrafo intelligente (G2V2) e della carta del conducente durante l'esecuzione dei trasporti indicati nel paragrafo precedente. Pertanto, in presenza di

⁴ I veicoli con massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate, per effetto di quanto previsto dall'art. 2, paragrafo 1, lettera a), invece, rientrano tutti nel campo di applicazione del regolamento stesso, non solo quelli impiegati in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio.

⁵ Il trasporto in conto proprio è definito al punto d) dell'art. 1, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1072/2009 e richiede il rispetto di cinque condizioni cumulative:

1. le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;
2. lo spostamento serve a far affluire le merci all'impresa o a spedirle dall'impresa stessa oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;
3. gli autoveicoli adibiti a tale trasporto sono guidati da personale alle dipendenze o a disposizione dell'impresa in base a un'obbligazione contrattuale;
4. i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa o sono stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada;
5. tale trasporto costituisce soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa.

⁶ Il considerando n. 10 della direttiva (UE) 2022/2561 indica che la guida non è considerata l'attività principale del conducente quando occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile continuativo. In analogia con l'interpretazione fornita dalla prassi di questo Ministero in materia di trasporto in conto proprio, la deroga non trova applicazione se il conducente è stato assunto dall'impresa di trasporto con la specifica mansione di autista, anche quando lo stesso non ha un contratto di lavoro da autista. Seguendo il criterio interpretativo fornito dalla direttiva (UE) 2022/2561 (conduzione non è più del 30% dell'orario di lavoro mensile continuativo) trova valida applicazione per risolvere quelle casistiche, molto frequenti nella prassi, in cui il conducente che è stato assunto dall'impresa con mansione diversa da autista (es operaio, magazziniere, ecc.) di fatto, dall'esame dei documenti che registrano la sua attività, risulta che svolge in modo continuativo l'attività di guida in modo assolutamente prevalente o esclusivo.

documentazione attestante una relazione di traffico internazionale, è ragionevole presumere che il conducente sia sempre tenuto alle registrazioni sin dall'inizio del *periodo di lavoro giornaliero*⁷ del giorno in cui effettua il trasporto internazionale o di cabotaggio osservando altresì il rispetto del riposo settimanale.

In merito all'utilizzo del tachigrafo, si rammenta che, come la prima, anche la seconda versione di tachigrafi intelligenti, in presenza del segnale satellitare, registra le coordinate di posizione del veicolo oltre che all'inserimento del paese effettuato dal conducente ad inizio e fine attività, anche ogni 3 ore cumulative di guida. Inoltre, la seconda versione di tachigrafo intelligente registra automaticamente i dati inerenti all'attraversamento di frontiera⁸. I dati di localizzazione registrati sul tachigrafo sono visualizzabili attraverso la stampa delle attività giornaliere.

L'estensione non esclude l'obbligo dei conducenti di presentare ogni registrazione fatta durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti al 1° luglio 2026, trattandosi di una prescrizione relativa al conducente, finalizzata a consentire una verifica puntuale sull'osservanza della normativa sociale,⁹ salvo che il conducente non sia mai stato tenuto, prima del 1° luglio 2026, al rispetto delle norme del regolamento (CE) 561/2006¹⁰.

REGIME MISTO NAZIONALE/INTERNAZIONALE

I conducenti dei veicoli di massa massima ammissibile, superiore a 2,5 t e fino a 3,5 t, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, che effettuano sia trasporti nazionali sia trasporti internazionali, sono soggetti agli obblighi di cui al regolamento (CE) 561/2006 solo durante l'esecuzione del trasporto internazionale o durante le operazioni di cabotaggio a questi ultimi collegati. Nelle tratte svolte esclusivamente in ambito nazionale, sia in conto terzi che in conto proprio, resta ferma l'esenzione dall'applicazione del Reg. (CE) n. 561/2006.

In tali ipotesi, durante l'esecuzione dei trasporti nazionali (esclusi quelli di cabotaggio), la registrazione delle attività del conducente potrà essere effettuata in modo analogo alle ipotesi in cui viene impiegato il veicolo in trasporti che, ai sensi dell'art. 3 del regolamento (CE) 561/2006, rimangono fuori dal campo di applicazione della norma europea, attivando cioè la funzione "*out of scope*"¹¹.

⁷ In merito al concetto di "*periodo di lavoro giornaliero*" occorre fare riferimento alla definizione fornita dalla giurisprudenza comunitaria (Sentenza relativa alla causa C-394/92 – sent. 9 giugno 1994, Geybels Transport Service NV, punti 25 e 26 – che a sua volta richiama la sentenza emessa nella causa C-313/92 – sent. 2 giugno 1994, Van Swieten), secondo cui quest'ultimo inizia nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo e termina all'inizio di un periodo di riposo giornaliero. Lo stesso, pertanto, coincide con il cosiddetto "impegno giornaliero" del lavoratore mobile e ricomprende, oltre a tutto ciò che rientra nell'orario di lavoro (di cui all'art. 3, par. 1, lett. a), direttiva 2002/15/CE) anche i tempi di disponibilità, le interruzioni di guida e i riposi intermedi (di cui all'art. 5 direttiva 2002/15/CE).

⁹ Attraverso l'esibizione dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante.

¹⁰ Ad esempio, conducente titolare di sola patente di categoria B in quanto, in data antecedente al 1° luglio 2026, i veicoli che era abilitato a condurre non erano sottoposti all'obbligo di tachigrafo.

¹¹ Sebbene sia opportuno inserire sempre la carta del conducente nel tachigrafo in modo che il conducente possa sempre disporre di idonea documentazione per provare l'attività svolta nei 56 giorni precedenti, la funzione "*out of scope*" è attivabile, anche senza inserire nell'unità di bordo la carta tachigrafica.

Si rammenta che il conducente che alterna periodi di guida di veicoli in ambito nazionale esclusi dal regime di applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006 tramite veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, con periodi di guida in ambito internazionale o di cabotaggio soggetti all'obbligo del tachigrafo (mediante veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 2,5t) è tenuto a garantire la continuità delle registrazioni per i 56 giorni precedenti al controllo.

FORMAZIONE DEI CONDUCENTI E ORGANIZZAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO

Dal 1° luglio 2026 gli obblighi di organizzazione, formazione, istruzione e controllo, previsti a carico delle imprese¹², trovano applicazione anche con riferimento ai conducenti dei veicoli di massa massima ammissibile, superiore a 2,5 t e fino a 3,5 t compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, durante l'esecuzione di operazioni di trasporto internazionale e/o di cabotaggio.

In merito si richiamano le disposizioni del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 215/2016 e della relativa circolare n. 2720 del 13.2.2017. Pertanto, eventuali violazioni al Capo II del regolamento (CE) 561/2006 e del regolamento (UE) 165/2014 commesse dai conducenti in argomento vengono valutate ai fini della responsabilità oggettiva dell'impresa, secondo quanto indicato dal Ministero dell'interno.¹³

La formazione degli autisti di cui al precedente paragrafo, in particolare per coloro che conducendo esclusivamente veicoli di massa massima ammissibile, superiore a 2,5t e fino a 3,5t, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, non sono soggetti alla qualificazione professionale (CQC)¹⁴, assume un ruolo decisivo non solo per il rispetto delle regole in materia sociale, ma come strumento di tutela della sicurezza propria e degli utenti della strada.

IL DIRETTORE GENERALE

(Dott. Ing. Fausto Fedele)

¹² Cfr. art. 10, paragrafo 2, regolamento (CE) 561/2006 e art. 33, paragrafo 1, regolamento (UE) 165/2014.

¹³ Cfr. circolare del Dipartimento della pubblica sicurezza – Direzione centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, n. 300/A/2438/17/111/20/3 del 24.03.2017.

¹⁴ Non essendo obbligati al possesso della CQC, come previsto dall'art. 14 del decreto legislativo 286/2005.