

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/695 DELLA COMMISSIONE**del 2 maggio 2022****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**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) L'applicazione efficace ed efficiente in termini di costi della normativa dell'Unione in materia di trasporti su strada è di fondamentale importanza per migliorare la sicurezza stradale, le condizioni di lavoro dei conducenti e la protezione sociale e per garantire una concorrenza leale tra le imprese di trasporto su strada.
- (2) I sistemi nazionali di classificazione del rischio introdotti dagli Stati membri per orientare in maniera più efficace i controlli nei confronti delle imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono basati su metodi di calcolo nazionali diversi. Ciò ostacola la comparabilità e lo scambio di informazioni sui punteggi di rischio nel contesto dell'applicazione transfrontaliera.
- (3) L'articolo 9, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2006/22/CE impone alla Commissione di adottare, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa.
- (4) Nello stabilire tale formula la Commissione dovrebbe tenere conto di tutte le infrazioni che possono incidere sul fattore di rischio delle imprese, incluse le infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ e delle infrazioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (5) La formula comune dovrebbe prendere 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 trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014.
- (6) La formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa dovrebbe contribuire in modo significativo all'armonizzazione delle prassi in materia di controlli in tutta l'Unione, garantendo che tutti i conducenti e le imprese di trasporto siano trattati allo stesso modo per quanto riguarda i controlli e le sanzioni ai sensi delle norme applicabili dell'Unione.

⁽¹⁾ GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

⁽³⁾ 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 L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

⁽⁴⁾ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

- (7) Le misure previste dal presente regolamento, qualora comportino il trattamento di dati personali, dovrebbero essere attuate conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e della vita privata, in particolare il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ e, ove applicabile, la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa di trasporto e le prescrizioni relative alla sua applicazione sono stabilite nell'allegato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 2 maggio 2022

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽⁷⁾ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

ALLEGATO

FORMULA COMUNE PER CALCOLARE IL FATTORE DI RISCHIO DELLE IMPRESE DI TRASPORTO E PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA SUA APPLICAZIONE

- 1) Il fattore di rischio complessivo di un'impresa di trasporto è calcolato utilizzando la seguente formula comune:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{iIPG} \times v_{IPG} + n_{iIMG} \times v_{IMG} + n_{iIG} \times v_{IG} + n_{iIM} \times v_{IM}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

dove:

- R — il fattore di rischio complessivo dell'impresa;
- n — il numero di infrazioni di un determinato tipo per singolo controllo (tutti i tipi di controlli);
- i — singolo controllo;
- v — punteggio ponderato a seconda del tipo/della gravità dell'infrazione (IM/IG/IMG/IPG);
- IPG — infrazione più grave;
- IMG — infrazione molto grave;
- IG — infrazione grave;
- IM — infrazione minore;
- N — numero di veicoli controllati durante un singolo controllo;
- r — numero totale di controlli nei confronti dell'impresa;
- g — ponderazione per l'uso del tachigrafo intelligente a norma del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014.

- 2) Nell'applicare la formula comune si utilizzano i principi e gli elementi elencati qui di seguito.
- 3) Il periodo di tempo durante il quale un'infrazione è conteggiata nella formula è di due anni.
- 4) Gli operatori dei trasporti sono classificati, sulla base del loro punteggio, nelle fasce di rischio seguenti:
- operatori sui quali non sono stati effettuati controlli (fascia grigia);
 - 0-100 punti – operatori a rischio basso (fascia verde);
 - 101-200 punti – operatori a rischio medio (fascia gialla);
 - 201 punti o più – operatori a rischio elevato (fascia rossa).
- 5) Il punteggio ponderato di un controllo individuale («i») è calcolato applicando i fattori di ponderazione («v») seguenti a seconda del tipo di infrazione:
- IM = 1;
- IG = 10;
- IMG = 30;
- IPG = 90.
- 6) 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.
- 7) I controlli durante i quali non sono rilevate infrazioni sono registrati con zero punti.
- 8) Il punteggio ponderato di un singolo controllo tiene conto di tutti i veicoli controllati («N»).

- 9) 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.
 - 10) 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»).
-