Utilizzo del tachigrafo per i veicoli N1 dal primo luglio 2026. Prime considerazioni.

Dal primo luglio 2026 entra in vigore, anche per i veicoli di **categoria N1**, con massima massa ammissibile, (d'ora in poi **MPC**), compresa tra un valore superiore alle 2,5 e le 3,5 tonnellate, indipendentemente che detti veicoli siano singoli o complessi (aggancino, oppure no, un rimorchio o semirimorchio di qualunque massa, anche leggeri), ovvero quelli che presentano le seguenti caratteristiche:

1. categoria internazionale rimorchio: O;
2. MPC > di 0.

RICAPITOLANDO: veicolo di **categoria N1** con **MPC** compresa tra le 2,5 e fino a 3,5 tonnellate, indipendentemente che tale massa sia raggiunta dal veicolo isolato o complesso, è un potenziale "veicolo target" per l'applicazione della "nuova disposizione". Utilizzo il termine potenziale poiché sono necessarie altre condizioni, che vedremo nel corso dell' elaborato, per determinare se, oppure no, si tratta di veicolo obbligato a sottostare ai "nuovi dispositivi normativi".

La disposizione di assoggettare all' uso del tachigrafo una "nuova categoria di veicoli" è stabilita dall' **art. 1 comma 1 lett. a-bis** del **REGOLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 luglio 2020,** appartenente alla famiglia del cosiddetto "**Pacchetto Mobilità**" (siamo nell' epoca 2020) che numerose modifiche ha apportato, gradualmente, nel corso di questi 6 anni, al "mondo dell' autotrasporto" e della relativa normativa. La predetta disposizione è intervenuta, modificandolo, l' **art. 2 paragrafo 1 lett. a-bis del Reg. CE Nr. 561/2006** (d' ora in poi "nuova normativa") che si riporta per comodità: *"* Il presente regolamento si applica al trasporto su strada….. ***dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate***;" .

Invero i predetti regolamenti specificano che la "nuova normativa" riguarda solo i veicoli che hanno una **MPC** superiore a 2,5 tonnellate. Tuttavia ritengo che sia più "pratico" indicare l' obbligo di applicazione della " norma" ai veicoli con **MPC** **compresa tra un valore superiore alle 2, 5 e fino alle 3, 5 tonnellate**. Ciò serve a identificare, con precisione, una specifica categoria che, di fatto, ha un trattamento giuridico e tecnico "particolare" rispetto ai veicoli con **MPC** maggiore di 3,5 tonnellate impiegati nelle stesse condizioni di trasporto.

Ma qual è lo scopo di introduzione di questa nuova normativa? Non indicherò una risposta alla domanda di tipo "razionale (la ratio della norma)" ma semplicemente giuridico/tecnico. La norma ha l'obbiettivo di assoggettare ai **Regolamenti Nr. 561/2006 e Nr. 165/2014** (non solo questi due in realtà) un' altra categoria di veicoli impiegata, pesantemente, nel trasporto internazionale di merci e di cabotaggio ma, fino al 01 luglio 2026, esente.

Facciamo una breve analisi della "nuova normativa" per cercare di comprendere le differenze che ci sono tra quest' ultima e l' applicazione "integralista" dei Regg. Nr. 561/2005 e Nr. 165/20214.

Innanzitutto l'obbligo (in realtà gli obblighi sono 2) di dotare e utilizzare il tachigrafo riguarda si, i veicoli con quella specifica **MPC** ma mentre svolgono le seguenti attività:

1. Trasporto di merci;

Ver. del 30/06/2026 def. 1 - © Luca Falconieri. Copia vietata. Diritti riservati all' autore

Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

2. Durante le operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio;

Il primo punto, esclude, quindi, il trasporto di passeggeri che, qualora venisse effettuato con veicoli con la MPC indicata dalla "nuova normativa", ne sarebbe comunque esente.

Il secondo punto, invece, pone 2 condizioni che possono verificarsi, o meno, insieme; la prima condizione (conditio sine qua non) e che sia in corso "un' operazione di trasporto internazionale" da intendersi come la "relazione di traffico che questa sviluppa. In merito alla "relazione di traffico", sinceramente, non trovo migliore definizione di quella coniata da un funzionario del MIT che, in una conferenza pubblica di qualche anno fa (che si trova su internet), definisce la "relazione di traffico" come: *"il regime giuridico da applicare a "quel viaggio" a vuoto o a carico"*;

L'altra condizione e che vi sia in corso un trasporto in regime di cabotaggio. La definizione giuridica di "cabotaggio" la troviamo all' *art. 2 paragrafo 6 del REGOLAMENTO (CE) n. 1072/2009* -che si riporta per brevità-: *"«trasporti di cabotaggio»: trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento" con riferimento al REGOLAMENTO (CE) n. 1072/2009"*.

Non si approfondisce, oltre, circa i regimi giuridici che regolano i trasporti di merci internazionali in quanto non è lo scopo del documento tuttavia, inevitabilmente, dobbiamo introdurre un' altro elemento che è condizione indispensabile per l'applicazione della "nuova normativa": i documenti che accompagnano la merce.

Resto sottointeso che i veicoli N1 che non stanno effettuando una "relazione di traffico MERCI di tipo internazionale e/o di cabotaggio o, sottoposti all' accordo AETR, non sono soggetti alla "nuova normativa".

RICAPITOLANDO: Veicolo con veicolo di **categoria N1** con **MPC** compresa tra le 2,5 e fino a 3,5 tonnellate indipendentemente che agganci rimorchi o semirimorchi con relazione di traffico MERCI internazionale o di cabotaggio deve sottostare alla "nuova normativa".

I documenti che accompagnano la merce trasportata. "La chiave di volta"

Fondamentali al fine del controllo del rispetto della "nuova normativa" diventano i documenti che accompagnano la merce o, l'ispezione del trasportato -che, si ricorda, può avvenire ai sensi dell' art. 13 della Legge Nr. 689/1981 e non dell'art. 192 del CdS (se non per verificare le condizioni degli ancoraggi per la corretta sistemazione del carico o le condizioni del veicolo anche all'interno di cassonati/centinati). E' solo dall' esame di queste due condizioni che si può "capire" quale sia la "relazione di traffico" svolta dal veicolo che unita alle caratteristiche delle stesso potranno determinare se la "nuova normativa" deve essere applicata oppure no.

Il campo di applicazione e le deroghe

Se nuovi **convenuti** "entrano" nel campo di applicabilità dei Regg. Nr. 561/2006 e Nr. 165/2014, allora saranno soggetti anche alle loro deroghe o, meglio, campo di "non applicabilità". Per farla breve, escluse le condizioni/deroghe inapplicabili alla "nuova normativa" in quanto incompatibili, e quelle applicabili che già conosciamo, una condizione, nuova anch' essa, è da accertare: occorre verificare se il trasporto o meglio la **relazione di traffico** è in "**conto proprio**" o per "**conto di terzi**". La differenza non è di poco conto (ovviamente) perché nell' ipotesi che il trasporto sia in CONTO PROPRIO, e anche se le altre condizioni per l'applicazione della "nuova normativa" sono tutte accertate, il "viaggio" sarà esente dall' avere installato e in uso, il tachigrafo.

Quanto sopra viene stabilito da una particolare deroga, che fino che fino al 30 giugno 2026 non trovava applicazione benché già presente e cogente nel Reg. Nr. 561/2006. Stiamo parlando della deroga prevista dal **paragrafo 3, lettera h *bis) del Reg. CE Nr. 561/2006*** che si riporta per comodità: *"*Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di: ***veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e 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 conduce il veicolo"***. Dalla

Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

lettura di detta disposizione si palesa perché è preferibile rivolgersi alla "nuova normativa" come: veicoli con MPC superiore alle 2,5 e fino alle 3,5 tonnellate.

Da precisare che tale deroga deriva dallo stesso regolamento che ha previsto l'introduzione e l'uso dei tachigrafi per i veicoli con **MPC** superiore alle 2,5 e non oltre alle 3,5 tonnellate in trasporto di merci internazionale o di cabotaggio. E' evidente che il regime derogatorio è stato coniato proprio per questa modalità di trasporto in quanto in caso di trasporto di merci nazionale, nelle stesse condizioni, non troverebbe applicazione.

Ancora una volta 2 condizioni da rispettare (trasporto in CP e attività di guida residuale rispetto al resto dell'attività lavorativa del conducente). Non risulta applicabile il concetto di trasporto di merci che comunque creeranno valore patrimoniale, anche indiretto, al conducente e/o all' impresa dal quale dipende. Le 2 condizioni di cui sopra non lasciano margini interpretativi.

RICAPITOLANDO: veicolo con MPC con valori superiori alle 2,5 e fino a 3,5 ton., immatricolato in uno stato UE, che trasporta merci per conto dell' intestatario del predetto veicolo ovvero in "conto proprio" risulterà essere in deroga alla "nuova normativa"; quindi non deve né avere né usare il tachigrafo, sempreché la guida non costituisca l'attività principale della persona che conduce il veicolo.

Quale tachigrafo deve essere installato (e usato)

L'apparato tachigrafico a bordo dei veicoli oggetto della "nuova normativa" dovrà essere obbligatoriamente e solo di tipo **GEN2-V2**, meglio conosciuto come "tachigrafo intelligente di seconda versione", quello descritto nell' **Allegato 1C** con riferimento al **Reg. di esecuzione UE Nr. 799/2016 e s.m.i.** , e cioè quello dotato di tecnologia:

1. GNSS (ricezione dati satellitari);
2. DSRC (comunicazione di 26 parametri, prestabiliti, in modalità remota, agli organi di controllo che siano dotatati della relativa strumentazione);
3. possibilità di "marcare" il cambio di frontiera in modo automatico nonché la posizione satellitare del veicolo ogni tre ore di "movimento ruota".
4. Indicazione di tipo di carico al quale il veicolo è destinato (che, nel nostro caso, potrà essere solo merci). A tal fine si ricorda che nella "**targhetta di montaggio**" la predetta indicazione avviene tramite la parola "merci" (tradotta nella lingua del "calibratore")

mentre nella stampa dati tecnici, l'indicazione, avviene tramite pittogramma:

5. La **targhetta di montaggio** deve essere conforme ai requisiti **395, 396 e 397** del **Reg. di esecuzione UE Nr. 799/2016 e s.m.i.**

Non rileva, ai fini della dotazione tachigrafica, l' anno di immatricolazione del veicolo in quanto, per il trasporto internazionale sottoposto ai **Regg. Nr. 561/2006** e **Nr. 165/2014** è d'obbligo la dotazione di tachigrafo **GEN2-V2**.

RICAPITOLANDO: veicolo N1 che deve sottostare alla "nuova normativa": tachigrafo e sensore di movimento, meglio conosciuto con l' appellativo KITAS, **GEN2-V2**, targhetta di montaggio installati e calibrazione (con i relativi codici di scopo) come previsto dall' **Allegato 1C**.

Ver. del 30/06/2026 def. 1 - © Luca Falconieri. Copia vietata. Diritti riservati all' autore
Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

L' adattatore

La grande novità in merito alla "nuova normativa" e che potremmo avere a che fare con un nuovo dispositivo. Si tratta di un "adattatore" conforme al **Regolamento (CE) n. 68/2009**. Di fatto un "dispositivo" (vedi Fig. 1) che permette di adeguare gli impulsi provenienti dal veicolo in modalità tale che il tachigrafo possa interpretarli in modo corretto per effettuare tutte le sue funzioni in particolare quelle metrico/legali. Anche questo dispositivo, essendo deputato alla fornitura dei dati tachigrafici rientra nel ciclo di installazione e calibrazione del tachigrafo nonché di manifestazione di buon funzionamento indicate dalle **Targhette di Montaggio**; il plurale non è un errore di battitura. Infatti, in caso di presenza di adattatore sulla "t**arghetta di montaggio** del tachigrafo" troveremo una serie di dati aggiuntivi rispetto a quelle che abbiamo visto fino al 30 giugno 2026 (data indicativa che fa da sparti acque). La **targhetta di montaggio** installata su i veicoli N1 che necessitano di adattatore deve essere integrata, oltre alle diciture che già conosciamo, da una serie di altri dati:

1. parte del veicolo su cui è montato l'adattatore;
2. parte del veicolo su cui è montato il sensore di movimento;
3. descrizione del colore del cavo che collega l'adattatore e la parte del veicolo che fornisce gli impulsi in entrata;
4. numero di serie del sensore di movimento incorporato nell'adattatore.

Queste 4 informazioni dovranno obbligatoriamente trovarsi sulla **targhetta di montaggio** del tachigrafo e cioè quella che contiene le informazioni previste dal **requisito 396** dell' **allegato 1C**. La presenza di queste 4 informazioni indica all' operatore la presenza dell' adattatore ma, qualora (è palese il regime eccezionale quindi derogatorio) non sia possibile indicare tutte le informazioni necessarie (intese come quelle dei numeri da 1 a 4), come indicato nel **requisito 396**, può essere utilizzata una seconda targhetta aggiuntiva che deve avere le seguenti caratteristiche:

1. deve essere apposta a fianco o vicino alla targhetta principale, (cioè quella dell' installazione/calibrazione del tachigrafo), e deve avere lo stesso livello di protezione;
2. deve recare il nome, l'indirizzo o la denominazione commerciale (e non il marchio particolare) dell'installatore o dell'officina autorizzati che hanno effettuato il montaggio, nonché la data di quest'ultimo.

RICAPITOLANDO: veicolo N1 "sottoposto alla "nuova normativa" potrà avere 3 configurazioni:

1. Senza adattatore; sensore di movimento montato sul cambio (situazione invariata da come la conosciamo)
2. Adattatore installato dal produttore del veicolo in fase di costruzione;
3. Adattatore installato (after market) da Centro Tecnico autorizzato;

Come facciamo a sapere se il veicolo ha un adattatore installato: la targhetta di montaggio del tachigrafo (o eventualmente quella aggiuntiva) che contiene le 4 informazioni di cui sopra lo indicherà.

Non tutti i veicoli N1 sottoposti alla "nuova normativa" saranno dotati di "adattatore". Infatti i veicoli che già in fase di produzione hanno la possibilità di montare il KITAS (anche questo GEN2) sulla "zona cambio" non necessitano di tale accorgimento e quindi nulla di differente rispetto all' installazione e calibrazione prevista dall' "**allegato 1C**".

Anche l'adattatore prevede l'applicazione di sigillo con le stesse modalità con le quali si applica sigillo al sensore e a tutte le parti dell' impianto che se rimosse non lascerebbero traccia. Non è escluso che una nuova branchia dell' alterazione si "stia aprendo".

Breve (molto breve) presentazione dell'adattatore.

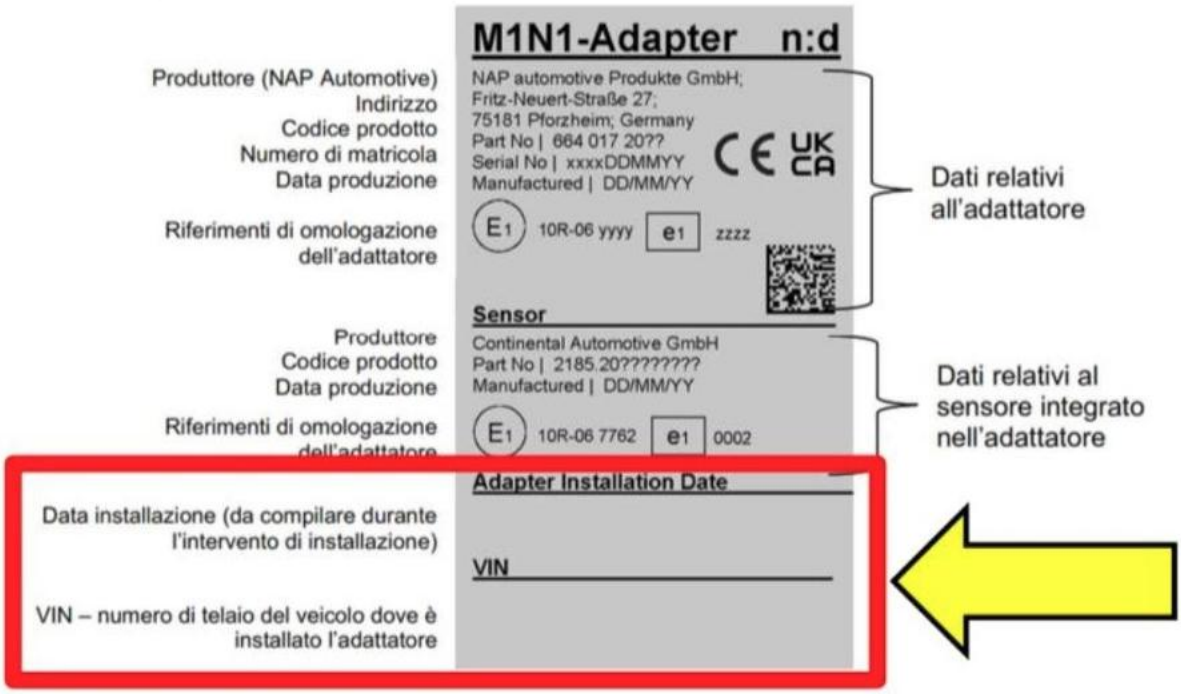
Ver. del 30/06/2026 def. 1 - © Luca Falconieri. Copia vietata. Diritti riservati all' autore
Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

L'aggettivo "breve" è necessario in quanto l' **adattatore** meriterebbe un capitolo a parte ma il titolo di questo scritto comprende la frase "prime considerazioni" e per coerenza….

A seguire alcune immagini che rappresentano il dispositivo **adattatore** (Fig. 1) e la relativa **targhetta di montaggio** (Fig. 2) elemento diverso dalla **targhetta di montaggio** del tachigrafo. L' Adattatore ha "tutto un suo sistema tecnico/giuridico" indicato nell' **Appendice 16** dell' **Allegato 1C**. Se mi sarà possibile integrerò questo elaborato con una sezione dedicata all' adattatore. Tuttavia, in linea di massima, ho cercato di dare concretezza grafica a quello che troveremo "in strada" dal primo luglio 2026.

Fig. 1

Fig.2



RICAPITOLANDO: se il veicolo è dotato di adattatore di velocità nella **targhetta di montaggio** del tachigrafo (o in una aggiuntiva a quella del tachigrafo) troveremo riportate le 4 informazioni relative alla presenza del dispositivo.

Se il **dispositivo adattatore** è presente su questo troveremo la relativa e ulteriore **targhetta di montaggio** (Fig. 2) che si ricorda è disciplinata dall' **Appendice 16** dell' **Allegato 1C.**

Il limitatore di velocità (altra novità)

Altra differenza che troveremo su i veicoli destinati a conformarsi alla "nuova normativa" è il fatto che non sono obbligati ad installare il "**limitatore di velocità**". Infatti troveremo, sulla **targhetta di montaggio** del tachigrafo e nella "**stampa dati tecnici**", valori di velocità variabili. Non essendoci normativa in merito, "libero arbitrio". Tuttavia vi sono delle indicazioni tecniche. Su i tachigrafi del maggior produttore di apparati tachigrafici potremmo trovare, nei controlli, l'indicazione di "200 Km/h" ma sono solo indicazioni prive di valore giuridico quindi non sanzionabili.

RICAPITOLANDO: Se il veicolo rientra nella "nuova normativa":

1. Valore di velocità impostata nel limitatore (dato virtuale), variabile ma non molto basso;
2. Non trova applicazione l'art. 142 comma 11 del "nostro codice della strada" per ovvi motivi.

Utilizzo del tachigrafo

A tal proposito è opportuno spendere delle parole in merito alla "condizione particolare" alla quale possono essere sottoposti questi veicoli. Mi riferisco al fatto che, rispetto ad un veicolo che il tachigrafo deve averlo in funzione praticamente sempre, questa particolare categoria di veicoli -gli N1 in trasporto di merci in relazione di traffico internazionale e/o di cabotaggio- potrebbe utilizzarlo (teoricamente) anche solo un giorno all' anno o qualche periodo dell' anno comunque, non sempre poiché potrebbe essere utilizzato, alternativamente per trasporti che lo richiedono oppure no.

Ver. del 30/06/2026 def. 1 - © Luca Falconieri. Copia vietata. Diritti riservati all' autore
Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

ESEMPIO: relazione di traffico merci in CT nel paese di immatricolazione del veicolo ovvero nello stato di stabilimento dell' Impresa di trasporto che ha in disponibilità il suddetto; non deve usare il tachigrafo! Questo nuovo aspetto ci mette di fronte a una nuova procedura di controllo differente -in particolare nella fase iniziale- dalle altre. Mi riferisco al fatto di verificare le attività del conducente per i 56 giorni precedenti a quello del controllo. Sostanzialmente bisognerà verificare quanta attività il conducente ha svolto sottoposto alla "nuova normativa" e quanta, invece, esente da essa.

Tali condizioni potranno essere verificate con l'analisi dei dati provenienti sia dalla **carta conducente** sia dalla memoria di massa del tachigrafo. In alcuni casi tali dati potranno coincidere ma i altri no. Tuttavia, ai fini del controllo è necessario capire quali e quante attività sottoposte alla "nuova normativa" sono state effettuate dal conducente in esame nei 56 giorni precedenti al controllo e, in caso di esito positivo, ottenere la relativa documentazione per la verifica di quanto disposto dall' art. 36 del Reg. CE Nr. 561/2006 (**Registrazioni che devono essere in possesso del conducente)**.

Ma come "dichiarare al mondo" che in un determinato periodo dei "56 giorni" non si era sottoposti alla "nuova normativa"? Qui siamo nel campo poco più dell' ignoto o meglio delle interpretazioni. Secondo la circolare del **MIT Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Divisione 5, del 16/04/2026**, è previsto l'utilizzo della funzione **OUT** "**escluso dal campo di applicazione**" (durante i periodi di non applicabilità della "nuova normativa" e così vorrebbe anche la "logica") ma nulla dice "la normativa" in merito. Tornando alla funzione **OUT** benché vi sia normativa su come debba essere implementata e funzionare nei tachigrafi non esiste altrettanto che ne definisca l'uso, compreso il fatto che il suo utilizzo escluda dal computo la sola attività di guida e non il resto delle attività come ad esempio **l' impegno** (termine non giuridico) ma tra i più compresi dagli addetti ai lavori. In attesa di ulteriori sviluppi in merito, attenersi a quanto riportato dalla circolare di cui sopra potrebbe essere la soluzione anche in relazione ai principi generali dei nostri "sistemi sanzionatori".

RICAPITOLANDO: sembrerebbe che i periodi di **OUT** tra un servizio che prevede l' applicazione della "nuova norma" e l'atro sia da considerarsi letteralmente "**fuori, ovvero non soggetto, dal campo di applicazione del Reg. Nr. 561/2006**". Tale condizione escluderebbe il computo di qualsiasi attività svolta dal conducente non solo dell' attività di guida come da prassi.

Applicazione di altra normativa oltre i Regg. Nr. 561/2006 e Nr. 165/2014

I conducenti sottoposti alle normative in rubrica non saranno soggetti anche alla Direttiva **2002/15/CE,** recepita nell' Ordinamento italiano con **D.lgs. Nr. 234/2007** per esplicita disposizione di quest' ultimo. Il combinato disposto tra il predetto D.lgs. e il **D.lgs. Nr. 144/2008 che ha recepito la Direttiva 2006/22/CE** pone i soggetti sottoposti alla "nuova normativa" fuori dal campo di applicazione anche da quest' ultimo dispositivo giuridico e, quindi, anche da quanto previsto dall' art. 6 comma 1 bis, del D.lgs. 144/2008 in merito alla possibilità per il conducente che: "*nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato ad acquisire, anche tramite la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove mancanti a bordo, idonee a documentare l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche. Ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche*"

RICAPITOLANDO: se un conducente non è in grado si esibire documentazione atta a documentare l'uso corretto della apparecchiatura tachigrafica non avrà facoltà di farla pervenire in loco, anche per via telematica, prima della fine del controllo.

Tale affermazione non deve trarci in inganno in merito alla presenza a bordo dei documenti che devono accompagnare la merce trasportata (che sono una delle condizioni necessarie per dover utilizzare, oppure no, la "nuova normativa"). La documentazione di cui sopra è prevista da norme che sono "legge speciale" rispetto all' applicazione dell' art. 6 comma 1 bis del D.lgs. Nr. 144/2008. I documenti che accompagnano la merce e le licenze comunitarie devono già trovarsi a bordo del veicolo al momento del controllo. Non esiste art. 180 del C.d.S.

Arrivati a questo punto, le condizioni NON sono molto diverse da quelle applicabili durante un "normale controllo":

1. Controllo della normativa sociale (sostanzialmente Reg. Nr. 561/2006)
2. Controllo dell' apparato tachigrafico (Reg. Nr. 165/20014)

Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

In relazione al punto 1 la parte più "macchinosa", per gli addetti al controllo, sarà quella di fare "surfing" per il rispetto dei vari regolamenti nei 56 giorni precedenti oltre a quello del controllo in quanto potremmo trovare intervalli di tempo "non giustificati" da documentazione tachigrafica "zeppi di **OUT**" data la natura della gran parte dei conducenti muniti della sola patente di cat. B e, quindi, non sempre impegnati in attività che comporta l'uso del tachigrafo. In merito a ciò, fatto salvo il periodo che va dal 5 maggio 2026 al 30 giugno 2026 (56 giorni dal 01 luglio 2026) i titolari della SOLA patente di categoria B non sono soggetti al comma 1 dell' art. 34 del Reg. UE Nr. 165/2014 (sostanzialmente l'obbligo di giustificare, secondo le procedure previste, i 56 giorni precedenti al controllo). Tale obbligo, invece, diventa cogente dal primo luglio 2026 e dal momento che viene utilizzato un veicolo soggetto all' uso del tachigrafo!

ESEMPIO: conducente che guida un veicolo sottoposto alla "nuova normativa" che inizia ad usare il tachigrafo solo dal giorno 1 agosto 2026 e viene controllato il 15 agosto 2026, non dovrà giustificare il periodo che va dal 01/07/2026 al 31/07/2026 ma, dal 1 agosto 2026 (giorno che viene giustificato da dati tachigrafici) e fino al 14 agosto; il 15 agosto 2026 verrà giustificato con documentazione tachigrafica. Non rileva il fatto che durante il periodo dal 02/08/2026 al 14/08/2026 non abbia fatto attività con veicoli muniti di tachigrafo, l'obbligo di cui all' art. 36 del Reg. 561/2006 incombe, lo stesso, su di lui.

Rimangono, sostanzialmente, gli altri obblighi giuridici da rispettare per questa "nuova categoria di veicoli" come, a mero titolo di esempio, l'obbligo di scarico dati dalla memoria di massa della carta conducente con riferimento al **REGOLAMENTO (UE) Nr. 581/2010** (ma anche qui maneggiare con cura) ma anche quelli previsti dall' **art. 10 del Reg. 561/2006** e di conseguenza dall' **art. 14 dell' art. 174 C. 14 del C.d.S**. Solo per citarne alcuni.

Ma come sarà possibile verificare se in determinato periodo (dei 56 giorni) un conducente era soggetto alla "nuova normativa" oppure no? La risposta alla domanda non è così immediata in quanto le condizioni da soddisfare sono molteplici come abbiamo visto sopra. Di certo (e neanche così certo) ci sarà il dato satellitare (ricordiamoci la definizione di "relazione di traffico..... a vuoto o a carico). Mi riferisco alle coordinate geografiche di attraversamento di frontiera che unite (se possibile esserne in possesso) alle informazioni dei documenti che hanno accompagnato la merce nello stesso periodo ci permetteranno di ricostruire la **relazione di traffico** in essere in "quel momento" altrimenti...

Si riporta una tabella riepilogativa di quanto affrontato prima per una più rapida consultazione.

Chi deve utilizzare il tachigrafo dal 01 luglio 2026?	veicoli di **categoria N1** con **MPC** compresa tra le 2,5 e fino a 3,5 tonnellate, indipendentemente che tale massa sia raggiunta dal veicolo isolato o complesso che stia effettuando una operazione di trasporto di merci internazionale o di cabotaggio. No trasporto passeggeri e no soggetti ad AETR.
Principali deroghe	veicolo con **MPC** con valori superiori alle 2,5 e fino a 3,5 ton., immatricolato in uno stato UE, che trasporta merci per conto dell' intestatario del predetto veicolo ovvero in "conto proprio" risulterà essere in deroga alla "nuova normativa", quindi non deve né avere né usare il tachigrafo, sempreché la guida non costituisca l'attività principale della persona che conduce il veicolo.
Quale tachigrafo deve essere utilizzato?	tachigrafo e sensore di movimento GEN2-V2, con **targhetta di montaggio** installata e calibrazione (con i relativi codici di scopo) come previsto dall' **Allegato 1C**.
Adattatore di impulsi	veicolo N1 "sottoposto alla "nuova normativa" potrà avere 3 configurazioni: 4. Senza adattatore; kitas montato sul cambio (situazione invariata da come la conosciamo) 5. Adattatore installato dal produttore del veicolo in fase di costruzione; 6. Adattatore installato (after market) da Centro Tecnico autorizzato o produttori di veicoli,

Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

	possono montare, calibrare e sigillare il dispositivo. 5. Come facciamo a sapere se il veicolo ha un adattatore installato: la targhetta di montaggio del tachigrafo (o eventualmente quella aggiuntiva) che contiene: A. parte del veicolo su cui è montato l'adattatore, se presente, B. parte del veicolo su cui è montato il sensore di movimento, se non è collegato alla scatola del cambio o se non viene utilizzato un adattatore, C. descrizione del colore del cavo che collega l'adattatore e la parte del veicolo che fornisce gli impulsi in entrata, D. numero di serie del sensore di movimento incorporato nell'adattatore.
Caratteristiche dell' adattatore	Se il **dispositivo adattatore** è presente su questo troveremo la relativa e ulteriore **targhetta di montaggio** che si ricorda è disciplinata dall' **Appendice 16** dell' **Allegato 1C.**
Limitatore di velocità	I veicoli N1 non sono soggetti all' installazione del limitatore di velocità: 3. Valore di velocità impostata nel limitatore, variabile ma non molto basso; 4. Qualsiasi limite di velocità indicato nella Stampa dati tecnici e nella targhetta di montaggio del tachigrafo non sono parametri con valore giuridico; 5. Non trova applicazione l'art. 142 comma 11 del "nostro codice della strada" per ovvi motivi.
Utilizzo del tachigrafo	sembrerebbe che i periodi di **OUT** tra un servizio che prevede l' applicazione della "nuova norma" e l'atro sia da considerarsi letteralmente "**fuori, ovvero non soggetto, dal campo di applicazione del Reg. Nr. 561/2006**". Tale condizione escluderebbe il computo di qualsiasi attività svolta dal conducente non solo dell' attività di guida come da prassi.
Applicazione di altre norme extra Regg. Nr. 561/2006 e Nr. 165/2014	se un conducente di veicoli sottoposti alla "nuova normativa" non è in grado si esibire documentazione atta a documentare l'uso corretto della apparecchiature tachigrafiche non avrà facoltà di farla pervenire in loco anche per via telematica prima della fine del controllo con riferimento all' art. art. 6 comma 1 bis, del D.lgs. 144/2008.
Scarico e conservazione dei dati tachigrafici.	Si applica il **REGOLAMENTO (UE) Nr. 581/2010**: al massimo ogni 28 giorni per le carte conducente; ogni 90 gironi per i dati della memoria di massa.
Giorni di attività controllabili:	56 più la giornata in corso. Per chi non ha svolto attività necessitante di tachigrafo prima del 01 luglio 2026 non deve giustificare il periodo dal 5 maggio 2026.

Le immagini e i marchi sono dei rispettivi proprietari.

Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136

Nonostante la cura e l'impegno profuso nella stesura dello scritto ciò non garantisce che le informazioni siano precise o, prive di inesattezze. L'autore non si assume nessuna responsabilità da eventuali conseguenze che possano derivare dall' applicazione di quanto scritto.

L' elaborato è frutto dell' idea dell' autore e non coinvolge in alcun modo l' Amministrazione di appartenenza.

Tutti di diritti sull' opera sono riservati. E' vietata la copia anche parziale con qualsiasi mezzo.

Noi PL - Associazione Promozione Sociale - ETS
Sede legale: Trezzo sull'Adda, Via Cavour 32
noipl@pec.it - segreteria@noipl.it - 3451223136