



# REPUBBLICA DI SAN MARINO

**Noi Capitani Reggenti  
la Serenissima Repubblica di San Marino**

*Visto l'articolo 4 della Legge Costituzionale n.185/2005 e l'articolo 6 della Legge Qualificata n.186/2005;*

*Promulghiamo e mandiamo a pubblicare la seguente legge ordinaria approvata dal Consiglio Grande e Generale nella seduta del 2 giugno 2010:*

**LEGGE 7 GIUGNO 2010 N.100**

## **NORME SUGLI AUTOTRASPORTATORI**

### **TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **CAPO I FINALITÀ E DEFINIZIONI**

##### **Art. 1 (Finalità)**

Il Capo I della presente legge è diretto a regolamentare in modo uniforme su tutto il territorio nazionale della Repubblica di San Marino, e nel pieno rispetto del ruolo dell' autonomia negoziale collettiva, i profili di disciplina del rapporto di lavoro connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, per migliorare la tutela della salute, la sicurezza delle persone, la sicurezza stradale. Sono disciplinati pertanto i periodi di guida, le interruzioni ed i periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada.

##### **Art. 2 (Definizioni)**

Ai sensi della presente legge, si intende:

1. per «veicolo», ogni automobile, autoveicolo o rimorchio; tale termine comprende ogni complesso di veicoli;
2. per «autoveicolo», ogni veicolo provvisto di un motore a propulsione, circolante su strada per proprio mezzo e che serve normalmente al trasporto su strada di persone o di merci o alla

- trazione su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di merci; tale termine non comprende i trattori agricoli;
3. per «rimorchio», ogni veicolo destinato ad essere agganciato a un'automobile; tale termine comprende i semi-rimorchi;
  4. per «semi-rimorchio», ogni rimorchio destinato ad essere agganciato a un autoveicolo in modo tale che in parte poggi su di essa e che una parte considerevole del suo peso e del peso del suo carico sia sopportato da detto autoveicolo;
  5. per «complesso di veicoli», i veicoli agganciati che circolano su strada come una sola unità;
  6. per «peso massimo autorizzato», il peso massimo del veicolo carico, dichiarato ammissibile dall'autorità competente dello Stato nel quale il veicolo è immatricolato;
  7. per «trasporti su strada», qualsiasi spostamento su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di viaggiatori o di merci;
  8. per «trasporto internazionale su strada», ogni trasporto su strada che comporta l'attraversamento di almeno una frontiera;
  9. per «servizi regolari», i servizi che assicurano il trasporto di persone effettuato in base a una frequenza e a un rapporto determinato, in quanto tali servizi possano prendere e depositare persone a fermate preventivamente fissate. Un regolamento di esercizio oppure documenti sostitutivi, approvati dalle autorità competenti delle parti contraenti e pubblicati dal trasportatore prima della loro applicazione, definiscono le condizioni di trasporto, in particolare la frequenza, gli orari, le tariffe e l'obbligo di trasportare, nella misura in cui tali condizioni non siano precisate da un testo legale o da un regolamento. Chiunque sia l'organizzatore dei trasporti, vengono ugualmente considerati come servizi regolari quei servizi che assicurano il trasporto di categorie determinate di persone escludendo altri viaggiatori, nella misura in cui tali servizi vengano effettuati alle condizioni indicate nel primo comma della presente definizione. I servizi di questa categoria, in particolare quelli che assicurano il trasporto dei viaggiatori al luogo di lavoro e da quest'ultimo al loro domicilio oppure il trasporto degli scolari agli istituti di insegnamento e da questi ultimi al loro domicilio, sono detti qui di seguito «servizi regolari specializzati»;
  10. per «conducente», ogni persona, salariata o no, che conduce il veicolo, anche per un periodo breve, oppure che si trova a bordo del veicolo per poterlo condurre, se del caso;
  11. per «membro dell'equipaggio» oppure «membro di equipaggio», il conducente o una delle persone seguenti, sia che il conducente o dette persone siano salariati o no:
    - a. l'assistente alla guida, cioè colui che accompagna il conducente al fine di assisterlo in alcune manovre e che prende abitualmente parte effettiva alle operazioni di trasporto, senza essere un conducente ai sensi del punto 10 del presente articolo;
    - b. un fattorino, cioè colui che accompagna il conducente di un veicolo che trasporta persone e che di solito è incaricato di rilasciare o di controllare i biglietti o altri documenti che diano diritto ai passeggeri di viaggiare sul veicolo;
  12. per «settimana», il periodo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 di domenica;
  13. per «riposo», qualsiasi periodo ininterrotto di almeno un'ora, durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo.
  14. per «orario di lavoro»: ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:
    - a. il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono: la guida, il carico e lo scarico, la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo, la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo, ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo e del carico e dei passeggeri o ad adempiere agli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana, o altro;

- b. i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate tra le parti sociali;
  - c. sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro le interruzioni, i riposi intermedi ed i tempi di disponibilità di cui alla lettera b);
  - d. nel caso degli autotrasportatori autonomi, questa stessa definizione si applica al periodo compreso tra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale l'autotrasportatore autonomo è sul posto di lavoro, a disposizione del cliente ed esercita le sue funzioni o attività, ad eccezione delle mansioni amministrative generali non direttamente legate al trasporto specifico in corso;
15. per <<tempi di disponibilità>>:
- a. i periodi diversi dai riposi intermedi e dai periodi di riposo, durante i quali il lavoratore mobile, pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori. In particolare, sono considerati tempi di disponibilità i periodi durante i quali il lavoratore mobile accompagna il veicolo trasportato a bordo di una nave traghetto o di un treno ed i periodi di attesa alle frontiere e quelli dovuti a divieti di circolazione. Tali periodi e la loro probabile durata devono essere comunicati al lavoratore mobile con preavviso, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure secondo le condizioni generali negoziate tra le parti sociali;
  - b. per i lavoratori mobili che guidano in squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta durante la marcia del veicolo;
16. per <<posto di lavoro>>:
- a. il luogo in cui si trova lo stabilimento principale dell'impresa per la quale il lavoratore mobile svolge determinate mansioni, nonché i suoi vari stabilimenti secondari, a prescindere dal fatto che la loro ubicazione corrisponda o meno alla sede sociale o allo stabilimento principale dell'impresa;
  - b. il veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni;
  - c. qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con l'esecuzione del trasporto;
17. per <<lavoratore mobile>>: un lavoratore facente parte del personale che effettua spostamenti, compresi gli apprendisti, che è al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di merci e di persone per conto proprio o di terzi;
18. per <<autotrasportatore autonomo>>: una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto di persone e merci su strada dietro remunerazione ai sensi della legislazione comunitaria, in virtù di una licenza comunitaria o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il suddetto trasporto, che è abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che, libera di organizzare le attività in questione, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera di intrattenere, individualmente o attraverso una cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti. Gli autotrasportatori che non rispondono a tali requisiti sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti, per i lavoratori mobili, dal presente Capo.;
19. per <<persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto>>: un lavoratore mobile o un autotrasportatore autonomo che effettua tali operazioni;
20. per <<notte>>: un periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 00,00 e le ore 7,00;
21. per <<lavoro notturno>>: ogni prestazione espletata durante la notte;

22. per <<tempi di inattività>>: i tempi non lavorati che si alternano a periodi di lavoro effettivo e che si pongono tra l'inizio e la fine del lavoro, durante i quali il lavoratore può ricostituire le energie psicofisiche consumate nella prestazione;
23. per <<contratti collettivi di lavoro>>: contratti collettivi stipulati da organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.
24. per <<Regolamento>>, il regolamento del Consiglio dell'Unione Europea relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, segnatamente il Regolamento 20 dicembre 1985 n. 3821 e successive modifiche, pubblicato in Gazzetta dell'Unione Europea il 31 dicembre 1985 con il numero 370, il quale è da intendersi recepito.
25. per << AETR>>: l'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada, concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, approvato dall'Assemblea federale l'8 ottobre 1992, ratificato a San Marino con decreto consiliare del 21 marzo 2007 n. 36, e comprensivo di tutti i successivi emendamenti ed allegati.
26. per <<Comitato>>: Il Comitato Sammarinese per i Trasporti, istituito ai sensi della presente legge e così composto:
  - a. un componente nominato dalla Segreteria di Stato per gli Affari Esteri, gli Affari Politici, le Telecomunicazioni;
  - b. un componente nominato dalla Segreteria di Stato per l'Industria, l'Artigianato e il Commercio;
  - c. un componente nominato dalla Segreteria di Stato per la Sanità e la Sicurezza Sociale, la previdenza, la Famiglia e gli Affari Sociali; le Pari Opportunità;
  - d. un componente nominato dalla Segreteria di Stato per il Lavoro, la Cooperazione e le Poste;
  - e. un componente nominato dalla Segreteria di Stato per gli Affari interni e la Protezione Civile.
  - f. Un componente della Segreteria di Stato con delega per i Trasporti.

### **Art. 3**

#### *(Campo di applicazione)*

La presente legge si applica sul territorio della Repubblica di San Marino a qualsiasi trasporto internazionale su strada effettuato da qualsiasi veicolo immatricolato sul territorio di ogni Parte che abbia aderito all'Accordo AETR.

Tuttavia la presente legge non si applica ai trasporti internazionali su strada di merci effettuati da:

- veicoli adibiti al trasporto di merci e il cui peso massimo autorizzato, compreso il peso dei rimorchi o dei semirimorchi, non supera le 3,5 tonnellate;
- veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare nove persone al massimo, conducente compreso, e sono destinati a tal fine;
- veicoli adibiti ai trasporti di viaggiatori in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;
- veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 30 chilometri orari;
- veicoli adibiti al servizio, o posti sotto il controllo, di Polizia Civile, Gendarmeria, Guardia di Rocca, protezione civile, vigili del fuoco e forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico;
- veicoli adibiti ai servizi delle fognature, di protezione contro le inondazioni, dell'acqua, del gas, dell'elettricità, della rete stradale, delle nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, delle spedizioni postali, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti o riceventi di televisione o radio;

- veicoli utilizzati per emergenze temporanee o nel corso di operazioni di salvataggio; veicoli speciali adibiti ad usi medici; veicoli che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;
- carri attrezzi; veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
- veicoli adibiti al trasporto non commerciale dei beni per uso privato;
- veicoli adibiti alla raccolta del latte presso le fattorie e alla riconsegna alla fattoria di contenitori di latte o di prodotti a base di latte per l'alimentazione animale;
- veicoli adibiti al servizio universale: è tale il fornitore di un servizio postale, pubblico o privato, che elargisce un servizio postale universale o una parte dello stesso all'interno di uno Stato membro dell'UE.

#### **Art. 4**

*(Applicazione di alcune disposizioni dell'accordo ai trasporti su strada effettuati da veicoli provenienti da Stati non parti contraenti dell'AETR)*

La Repubblica di San Marino applicherà sul suo territorio, nei confronti dei trasporti internazionali su strada effettuati da qualsiasi veicolo immatricolato sul territorio di uno Stato non parte aderente all'accordo AETR, disposizioni per lo meno altrettanto rigide di quelle previste dal successivo Capo II.

La Repubblica di San Marino, nel caso di un veicolo immatricolato in uno Stato non parte contraente dell'accordo AETR, potrà esigere, invece dell'apparecchio di controllo conforme alle specificazioni di cui all'accordo AETR e relativi allegati, anche solo fogli di registrazione quotidiana compilati a mano dal conducente.

### CAPO II

DISCIPLINA DEI PERIODI DI GUIDA, INTERRUZIONI E PERIODI DI RIPOSO PER I CONDUCENTI CHE EFFETTUANO IL TRASPORTO DI PERSONE E DI MERCI SU STRADA.

#### **Art. 5**

*(Periodi di guida)*

Il periodo di guida settimanale: la durata media della settimana lavorativa non può superare le quarantotto ore. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a sessanta ore solo se su un periodo di quattro mesi la media delle ore di lavoro non supera il limite di quarantotto ore settimanali. Sono fatte salve le disposizioni stabilite dai contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative in presenza di ragioni tecniche, nonché di esigenze connesse con l'organizzazione del lavoro che oggettivamente comportano un diverso regime dell'orario di lavoro e che, nel rispetto dei principi generali della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori, determinano una diversa durata massima e media dell'orario di lavoro.

Il periodo temporale utilizzabile quale termine di riferimento per calcolare la settimana lavorativa media non può in ogni caso essere esteso oltre i sei mesi.

La durata della prestazione lavorativa per conto di più datori di lavoro è pari alla somma di tutte le ore di lavoro effettuate. Il datore di lavoro deve chiedere per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate ad altro datore di lavoro. Il lavoratore mobile deve fornire tali informazioni per iscritto.

Il periodo complessivo di guida tra due periodi di riposo giornaliero o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, definito in appresso «periodo di guida giornaliero», non deve superare 9 ore. Può essere esteso due volte in una settimana a 10 ore.

Dopo un massimo di sei periodi di guida giornalieri, il conducente deve prendere un periodo di riposo settimanale come stabilito nell'articolo 7 comma 3.

Il periodo di riposo settimanale può essere rinviato alla fine del sesto giorno se la durata massima di guida nel corso dei sei giorni non supera il massimo corrispondente a sei periodi di guida giornalieri.

Nel caso di trasporti internazionali di viaggiatori diversi dai servizi regolari, i termini «sei» e «sesto» del secondo e terzo comma sono sostituiti rispettivamente da «dodici» e «dodicesimo».

Il periodo complessivo di guida non deve superare 90 ore in un periodo di due settimane consecutive.

## **Art. 6**

### *(Interruzioni)*

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza il conducente deve osservare un'interruzione di almeno 45 minuti, a meno che non inizi un periodo di riposo.

Questa interruzione può essere sostituita da interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, intercalate nel periodo di guida o immediatamente dopo tale periodo, in modo da assicurare l'osservanza del comma 1.

Durante tali interruzioni il conducente non può effettuare altri lavori. A norma del presente articolo, il tempo di attesa e il tempo non dedicato alla guida passato in un veicolo in movimento, una nave traghetto o un treno non sono considerati «altri lavori».

Le interruzioni osservate a norma del presente articolo non possono essere considerate come riposo giornaliero.

## **Art. 7**

### *(Periodi di riposo)*

In un periodo di 24 ore il conducente deve avere un periodo di riposo giornaliero minimo di 11 ore consecutive, che potrebbe essere ridotto a un minimo di 9 ore consecutive non più di tre volte in una settimana, a condizione che in compenso sia concesso un periodo equivalente di riposo prima della fine della settimana successiva. I giorni in cui il riposo non è ridotto conformemente al primo comma, esso può essere preso in due o tre periodi separati nell'arco delle 24 ore, uno dei quali deve essere di almeno 8 ore consecutive. In questo caso il periodo minimo di riposo è esteso a 12 ore.

In ciascun periodo di 30 ore durante il quale a bordo di un veicolo vi siano almeno due conducenti, ciascuno di loro deve avere un periodo minimo di riposo giornaliero non inferiore ad 8 ore consecutive.

Nel corso di ogni settimana uno dei periodi di riposo di cui al comma 1 è esteso, a titolo di riposo settimanale, a un totale di 45 ore consecutive. Questo periodo di riposo può essere ridotto a un minimo di 36 ore consecutive se preso nel luogo di stazionamento abituale del veicolo o nella sede del conducente o a un minimo di 24 ore consecutive se preso fuori da tali luoghi. Ogni riduzione è compensata da un periodo equivalente di riposo continuo prima della fine della terza settimana che segue la settimana considerata.

Un periodo di riposo settimanale che s'inizi in una settimana e si prolunghi nella settimana successiva può essere collegato a una di queste settimane.

In caso di trasporto di viaggiatori, un periodo di riposo settimanale può essere rinviato alla settimana successiva a quella per cui il riposo settimanale è dovuto e collegato al riposo settimanale di questa seconda settimana.

I periodi di riposo presi come compensazione per la riduzione del riposo giornaliero e/o settimanale devono essere collegati a un altro periodo di riposo di almeno 8 ore e devono essere concessi, a richiesta dell'interessato, nel luogo di parcheggio del veicolo o nella sede del conducente.

Il riposo giornaliero può essere preso nel veicolo purché questo sia provvisto di una cuccetta e sia in sosta.

In deroga al comma 1, qualora nel settore dei trasporti di merci o di viaggiatori un conducente accompagni un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario, il riposo giornaliero può essere interrotto, una sola volta, purché ricorrano le seguenti condizioni:

- a) parte di riposo giornaliero fruita a terra deve poter essere antecedente o successiva alla parte di riposo giornaliero fruita a bordo della nave traghetto o del convoglio ferroviario;
- b) il periodo compreso tra le due parti di riposo giornaliero deve essere quanto più possibile breve e non può in alcun caso eccedere un'ora prima dell'imbarco o dopo lo sbarco; le formalità doganali sono comprese nelle operazioni di imbarco o di sbarco;
- c) durante le due parti del riposo giornaliero il conducente deve poter disporre di un letto o di una cuccetta.

Il riposo giornaliero così interrotto è aumentato di 2 ore.

### **Art. 8**

*(Lavoro notturno)*

Qualora sia svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non deve superare le dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore.

Il lavoro notturno è indennizzato sulla base di quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro sempreché il metodo di indennizzo prescelto sia tale da non compromettere la sicurezza stradale.

### **Art. 9**

*(Deroghe)*

A condizione di non compromettere la sicurezza della circolazione stradale e per poter raggiungere un punto di arresto appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni inerenti nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente deve menzionare sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il genere e il motivo della deroga a dette disposizioni.

## TITOLO II

### DEI CONTROLLI E DELLE AUTORITÀ COMPETENTI

#### CAPO III

##### PREMESSE E DISPOSIZIONI GENERALI

### **Art. 10**

*(Ambito di applicazione)*

Il Titolo II della presente legge disciplina i controlli sui conducenti, le imprese e i veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione di cui alla presente legge, e relativi all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

**Art. 11**  
*(Poteri di accertamento)*

Agli organi di controllo della Polizia Civile, Gendarmeria, Guardia di Rocca della Repubblica di San Marino è affidato il compito di accertare la conformità degli apparecchi di controllo, dei fogli di registrazione e delle carte tachigrafiche ai rispettivi modelli omologati, oltretutto le funzioni di controllo di cui ai successivi articoli.

**Art. 12**  
*(Controlli effettuati dall'impresa)*

L'impresa deve organizzare il servizio di trasporto su strada in modo tale che i membri dell'equipaggio siano in grado di osservare le disposizioni della presente legge.

Essa deve sorvegliare regolarmente i periodi di guida e di altri lavori, nonché le ore di riposo, servendosi di tutti i documenti di cui dispone, come ad esempio i libretti individuali di controllo. Se essa constata infrazioni alla presente legge, deve porvi fine senza indugio e adottare misure per evitare che si ripetano, ad esempio modificando gli orari e gli itinerari.

È vietato retribuire i conducenti salariati anche mediante la concessione di premi o maggiorazioni di salario, in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, a meno che queste retribuzioni non siano tali da non compromettere la sicurezza della circolazione stradale.

CAPO IV

AUTORITÀ COMPETENTI

**Art. 13**  
*(Autorità e Comitato)*

L'autorità nazionale di San Marino è la Segreteria di Stato per l'Industria, l'Artigianato e il Commercio. Tale autorità potrà avvalersi del Comitato ai fini dello svolgimento delle attività previste dalla presente legge in applicazione dell'accordo AETR e delle disposizioni normative ad esso inerenti.

L'autorità nominerà un proprio rappresentante il quale assumerà l'incarico di presidente del Comitato. Il Comitato avrà la funzione di Ufficio di Coordinamento e pertanto dovrà:

- a. assicurare il coordinamento con gli organismi corrispondenti degli altri Stati nelle azioni intraprese ai sensi dei successivi articoli;
- b. definire gli obiettivi dell'attività nazionale di controllo.

Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese sono pianificate e coordinate dal Comitato che in tal senso provvederà ad emanare le opportune circolari applicative. Sono in ogni caso fatte salve le specifiche competenze ed attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli della presente legge.

**Art. 14**  
*(Sistemi di controllo)*

I controlli, sia su strada che nei locali delle imprese, di tutte le categorie di trasporto di cui all'articolo 3 sono effettuati, ogni anno, almeno sul 3 per cento dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione della presente legge. A partire dal



2012, la percentuale minima di controlli da effettuare potrà essere aumentata con decisione del Comitato.

Nell'ambito del numero totale dei controlli di cui al comma 1, almeno il 30 per cento del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 per cento nei locali delle imprese.

#### **Art. 15**

*(Determinazione del numero dei controlli)*

L'individuazione dei veicoli soggetti all'applicazione della presente legge, viene effettuata al 31 dicembre di ogni anno, sulla base dei dati di immatricolazione dei veicoli registrati presso l'Ufficio Registro Automezzi di San Marino ed altresì in conformità alle indicazioni di cui all'articolo 3, titolo I, della presente legge.

In relazione ai dati di cui al presente articolo, il Comitato in qualità di Ufficio di coordinamento determina il numero minimo dei controlli da garantire ai sensi del presente Capo.

#### **Art. 16**

*(Comunicazione dei dati relativi ai controlli)*

Il Comitato entro il 31 marzo di ogni anno elabora le informazioni necessarie a svolgere la funzione di Ufficio di coordinamento, seguendo il formulario dallo stesso all'uopo predisposto.

### **CAPO V**

#### **DEI CONTROLLI SU STRADA**

#### **Art. 17**

*(Controlli su strada)*

I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo e le relative operazioni sono condotte in modo che vengano verificati almeno i punti elencati successivamente.

Salvo quanto previsto dal successivo articolo 18 i controlli su strada sono eseguiti senza discriminazioni. In particolare, nessuna discriminazione può essere operata in relazione al paese di immatricolazione del veicolo, al paese di residenza del conducente, al paese di stabilimento dell'impresa, al punto di partenza e destinazione del viaggio, al tipo di tachigrafo.

I controlli vengono effettuati seguendo un criterio di rotazione casuale, con un adeguato equilibrio geografico. I posti di controllo sono effettuati sulle strade, presso le stazioni di servizio o le aree di parcheggio; quando è necessario a tutelare l'incolumità delle persone o la sicurezza della circolazione, i veicoli da controllare possono essere indirizzati in luoghi sicuri situati nelle loro vicinanze.

Nel corso delle operazioni di controllo su strada sono inoltre rilevate le informazioni relative al tipo di strada, ossia se si tratta di autostrada, strada statale o secondaria, al Paese in cui è stato immatricolato il veicolo sottoposto a controllo ed al tipo di tachigrafo se analogico o digitale.

Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

Al fine di agevolare le operazioni di controllo di cui al presente articolo, è stabilito un modello di lista di controllo, da adottarsi da parte del Comitato, entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

## **Art. 18**

*(Modalità dei controlli su strada)*

Nei controlli su strada occorre verificare, almeno i seguenti punti:

- 1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo e/o sui tabulati;
- 2) gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3;
- 3) all'occorrenza, le velocità istantanee del veicolo quali registrate dall'apparecchio di controllo durante, le ultime ventiquattro ore di uso del veicolo;
- 4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo, verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione-oppure qualora non sia installato l'apparecchio di controllo la documentazione sussidiaria.

## **Art. 19**

*(Documentazione da esibire durante i controlli)*

Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

- i) la carta di conducente di cui è titolare,
- ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la giornata in corso e nei 28 giorni antecedenti,
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato del Regolamento.

Un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto delle presenti disposizioni attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni quali quelle di cui all'articolo successivo.

## **Art. 20**

*(Guasto o malfunzionamento del cronotachigrafo)*

In caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio, il datore di lavoro deve farlo riparare da un installatore o in un'officina autorizzati, appena le circostanze lo consentono.

Se il ritorno alla sede può essere effettuato solo dopo un periodo superiore ad una settimana a decorrere dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso.

Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo, il conducente riporta le indicazioni relative ai gruppi di tempi, nella misura in cui essi non sono più correttamente registrati o stampati dall'apparecchio di controllo, sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o alla carta del conducente e su cui riporta gli elementi che consentono di identificarlo (nome e numero della patente di guida o nome e numero della carta del conducente), ivi compresa la firma.

In caso di smarrimento, furto, deterioramento o cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente stampa, al termine del suo viaggio, le indicazioni relative ai gruppi di tempi registrati dall'apparecchio di controllo, riporta su tale documento di stampa gli elementi che

consentono di identificarlo (nome e numero della patente di guida o nome e numero della carta del conducente), e lo firma.

In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente questi la restituisce all'autorità competente dello Stato aderente all'AETR nel quale egli ha la residenza. Il furto della carta del conducente deve formare oggetto di una dichiarazione in buona e debita forma presso le autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto.

Lo smarrimento della carta del conducente deve formare oggetto di una dichiarazione in buona e debita forma presso le autorità competenti dello Stato che l'ha rilasciata e presso quelle dello Stato aderente all'AETR nel quale il conducente ha la residenza, qualora esse siano diverse.

Il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa, a condizione che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

Se le autorità dello Stato aderente all'AETR nel quale il conducente ha la residenza sono diverse da quelle che hanno rilasciato la sua carta e a quest'ultima viene richiesto di procedere al rinnovo, alla sostituzione o allo scambio della carta del conducente, esse informano le autorità che hanno rilasciato la vecchia carta dei motivi esatti del rinnovo, della sostituzione o dello scambio della medesima.

## CAPO VI

### DEI CONTROLLI NEI LOCALI DELLE IMPRESE

#### **Art. 21**

*(Controlli nei locali delle imprese)*

I controlli nei locali delle imprese sono svolti in modo che vengano verificati almeno i punti elencati nel successivo articolo.

Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono inoltre rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo se analogico o digitale.

Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

Al fine di agevolare le operazioni di controllo di cui al comma 3, è stabilito un modello di lista di controllo, da adottarsi dal Comitato, al quale dovranno essere inviate tutte le informazioni riguardanti i verbali di accertamento di cui sopra.

I controlli nei locali delle imprese si effettuano, inoltre, quando siano state accertate su strada gravi infrazioni di cui agli articoli precedenti del Capo V.

L'Ufficio di Coordinamento sulla base delle informazioni ricevute dagli organi di controllo e tenuto anche conto delle informazioni eventualmente fornite dagli organismi di collegamento designati degli altri Stati, redige l'elenco delle imprese sammarinesi da controllare.

L'Ufficio di Coordinamento compila altresì l'elenco delle imprese stabilite negli altri Paesi che hanno commesso gravi infrazioni di cui alla presente legge sul territorio sammarinese e ne dà comunicazione alle rispettive autorità competenti

#### **Art. 22**

*(Modalità dei controlli nei locali delle imprese)*

Nei locali delle imprese occorre controllare i punti seguenti, in aggiunta a quanto stabilito nel precedente Capo V:

1) i periodi di riposo settimanale e i periodi di guida tra detti periodi di riposo;

- 2) l'osservanza della limitazione bisettimanale delle ore di guida;
- 3) i fogli di registrazione, i dati e i tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente.

Nel caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, le autorità competenti possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni di cui alla presente legge.

### **Art. 23**

*(Controlli concertati)*

L'Ufficio di coordinamento, sulla base di appositi accordi con le autorità competenti degli altri Paesi, organizza almeno sei volte l'anno, operazioni concertate per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto della presente legge.

### **Art. 24**

*(Modulo di controllo delle assenze dei conducenti)*

L'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione di cui alla presente legge da parte del conducente nel periodo indicato al precedente articolo 19 deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile elaborato dal Comitato e che deve essere compilato in ogni sua parte.

Il modulo di cui al comma 1 è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce.

Per il periodo di tempo indicato al precedente articolo 19 il conducente di un veicolo a cui si applicano le disposizioni della presente legge deve avere con sé il modulo di cui al comma 1 che deve essere esibito ad ogni richiesta degli organi di controllo.

Salvo che il fatto costituisca reato e ferma restando l'applicazione delle necessarie sanzioni il conducente che non ha con sé ovvero che tiene in modo incompleto o alterato il modulo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 143,00 a Euro 570,00.

Alla stessa sanzione è soggetta l'impresa che non conserva il modulo per il periodo di tempo indicato al comma 2.

## **CAPO VII**

### **COOPERAZIONE TRA STATI**

### **Art. 25**

*(Scambio di informazioni)*

Gli organi di polizia comunicano due volte all'anno, entro il mese di settembre ed entro il mese di marzo all'Ufficio di coordinamento, i dati semestrali relativi alle infrazioni di cui alla presente legge commesse da vettori non residenti e le sanzioni inflitte per tali infrazioni.

Sulla base di tali dati, l'Ufficio di Coordinamento, con cadenza semestrale, provvede a comunicare le informazioni dovute alle autorità competenti degli altri paesi.

L'Ufficio di Coordinamento, a seguito di richiesta specifica da parte della autorità competente di un Paese membro dell'UE, comunica le informazioni di cui al comma 2, anche in relazione a singoli casi.

Gli organi di polizia comunicano altresì all'Ufficio di Coordinamento i dati relativi alle infrazioni di cui alla presente legge commesse dai vettori residenti e le sanzioni inflitte per tali infrazioni.

**Art. 26**  
*(Migliori prassi)*

L'Ufficio di Coordinamento, elabora ogni due anni, un programma di formazione, destinato agli operatori addetti al controllo, tenuto conto degli orientamenti pubblicati nella relazione biennale della Commissione sulle migliori prassi adottate nell'ambito dell'Unione europea.

L'Ufficio di Coordinamento organizza, almeno una volta all'anno, scambi formativi e scambi del personale con gli organismi di collegamento degli altri paesi.

L'Ufficio di Coordinamento promuove, inoltre, anche mediante accordi e convenzioni con enti pubblici e privati, la formazione periodica degli addetti ai controlli, in generale sulla funzione di controllo e, in particolare, sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui alla presente legge.

L'Ufficio di Coordinamento potrà stabilire che gli Organi di Polizia nell'ambito dei controlli di cui al presente Titolo, possano avvalersi di personale tecnico esperto in materia ed opportunamente qualificato.

**TITOLO III**  
**MODALITÀ PER IL RILASCIO DELLE CARTE TACHIGRAFICHE E PER LA TENUTA DEL**  
**REGISTRO**

**CAPO VIII**  
Disposizioni generali e definizioni

**Art. 27**  
*(Definizioni)*

Ai fini dell'applicazione del presente titolo, si intende per:

- a) «rilascio»: la consegna della carta tachigrafica;
- b) «Segreteria di Stato»: Segreteria di Stato per l'Industria, l'Artigianato e il Commercio;
- c) «Camera di Commercio»: la Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura della Repubblica di San Marino;
- d) «gestore del sistema informativo»: la società, anche avente sede legale in altri Stati, la quale verrà nominata con apposita delibera del Congresso di Stato;
- e) «sistema informativo»: il sistema elettronico e telematico della Camera di Commercio;
- f) «carte tachigrafiche» e solo «carta»: la carta del conducente, la carta dell'officina, la carta dell'azienda e la carta di controllo i cui certificati di omologazione possono essere emessi da autorità di altri Stati secondo quanto previsto dalle normative in materia;
- g) «dati amministrativi»: i dati richiesti per il rilascio delle carte tachigrafiche e che possono essere oggetto di variazione ai sensi dei regolamenti comunitari.

**Art. 28**  
*(Finalità)*

Le carte tachigrafiche oggetto della presente legge sono suddivise in quattro diverse tipologie: la carta del conducente, la carta dell'officina, la carta dell'impresa e la carta di controllo.

**Art. 29**  
*(Principi organizzativi, emissione e rilascio delle carte tachigrafiche)*

La Camera di Commercio, avvalendosi del proprio sistema informativo, o eventualmente di quello di soggetto idoneo e riconosciuto come tale da altri Stati predispone gli strumenti elettronici e telematici necessari alla emissione delle carte tachigrafiche ed al loro rilascio secondo standard di

sicurezza stabiliti. Allo stesso modo acquisisce i dati e le informazioni stabilite dall'articolo 12 del regolamento.

Le carte sono rilasciate, con modalità omogenee su tutto il territorio nazionale, ad un costo che verrà opportunamente stabilito dalla Camera di Commercio.

Le carte tachigrafiche sono rilasciate dalla Camera di Commercio di San Marino entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento dell'istanza conforme ai modelli approvati dal Comitato.

Le carte tachigrafiche vengono registrate secondo le prescrizioni tecniche indicate dalla presente legge.

La Camera di Commercio garantisce l'interoperabilità del sistema delle carte tachigrafiche previsto dal Regolamento e fornisce il supporto elettronico e telematico per l'effettuazione delle operazioni connesse al rilascio, alla sostituzione e al blocco delle carte tachigrafiche.

Alla scadenza del periodo di validità il possessore della carta è tenuto alla sua restituzione. La carta deve altresì essere restituita in tutti i casi in cui il possessore non necessiti più della carta per l'esercizio della sua attività ovvero abbia perso i requisiti necessari al rilascio della carta stessa. In caso di comunicazione di cessazione dell'attività, che dovrà pervenire alla Camera di Commercio per il tramite degli uffici pubblici all'uopo competenti, l'ufficio presso cui è stata presentata la domanda di cessazione provvede, attraverso il sistema informativo del quale si avvale, a sospendere la validità della carta e a richiedere al titolare della stessa la restituzione qualora questi non vi abbia già provveduto.

### **Art. 30**

#### *(Carta del conducente)*

La carta del conducente è richiesta per la guida dei veicoli stabiliti dalla presente legge.

Il richiedente deve possedere i seguenti requisiti:

- a) titolarità di una patente di guida valida, e di categoria appropriata al mezzo da condurre;
- b) non essere titolare di un'altra carta tachigrafica;
- c) residenza nella Repubblica di San Marino.

La carta deve riportare a stampa i seguenti dati:

- il nome e cognome del richiedente;
- la data di nascita;
- la foto e la firma del richiedente;
- il codice I.S.S. del richiedente;
- la data di scadenza della carta che si rilascia;
- l'indicazione dell'Autorità del rilascio;
- il numero della patente di guida;
- il numero della carta tachigrafica;
- l'indirizzo di residenza del richiedente.

Alla ricezione della domanda di prima emissione, modifica o rinnovo della carta, la Camera di Commercio accerta la validità della patente di guida del richiedente e verifica che la categoria della patente sia di livello adeguato per la guida dei veicoli interessati all'installazione del cronotachigrafo digitale.

La carta del conducente ha un periodo di validità di cinque anni.

### **Art. 31**

#### *(Carta dell'impresa)*

Il richiedente è il titolare, o il legale rappresentante, o persona da lui delegata, di una impresa di trasporto che possiede almeno un veicolo equipaggiato con l'apparecchio di controllo.

La carta deve riportare a stampa i seguenti dati:

- nome dell'azienda;
- indirizzo dell'azienda;

- nome e cognome del legale rappresentante/titolare;
- il numero del codice operatore economico;
- la data di inizio validità nonché la data di scadenza della carta;
- l'autorità che l'ha rilasciata;
- il numero della carta;
- la firma del legale rappresentante / titolare.

La carta dell'impresa ha un periodo di validità di cinque anni.

### **Art. 32**

*(Carta di controllo)*

La carta di controllo è richiesta alla Camera di Commercio, esclusivamente, dalle autorità deputate ai controlli di natura tecnico-amministrativa in materia di sicurezza sul lavoro, e sul trasporto stradale, ovvero, adibite o autorizzate ai servizi di polizia stradale, ai sensi di quanto disposto dalle normative in materia.

La carta riporta a stampa le seguenti indicazioni:

- il nome identificativo dell'Organismo di Controllo;
- il nome e il cognome del soggetto che effettua il controllo;
- la data di inizio validità della carta;
- la data di scadenza;
- il nome dell'autorità che la rilascia;
- il codice I.S.S. del soggetto che effettua il controllo;
- il numero della carta;
- la foto e la firma del soggetto che effettua il controllo per conto del proprio Organo di Controllo.

La carta di controllo ha un periodo di validità di cinque anni.

### **Art. 33**

*(Rinnovo della carta tachigrafica)*

La richiesta di rinnovo di una carta deve essere presentata alla Camera di Commercio che la ha emessa o presso cui il richiedente ha la sua residenza entro il termine di trenta giorni lavorativi antecedenti la data di scadenza. La nuova carta è rilasciata entro il termine di validità di quella in scadenza.

La carta in scadenza deve essere restituita all'atto del ritiro della carta rinnovata.

### **Art. 34**

*(Modifica e sostituzione della carta tachigrafica)*

Alla richiesta di modifica di una carta tachigrafica rilasciata da un altro Paese ed effettuata da un soggetto che stabilisce in San Marino la sede della sua residenza, si applica la procedura stabilita per la prima emissione.

La richiesta di modifica della carta in corso di validità riguarda la variazione dei dati amministrativi registrati all'atto della emissione della carta stessa.

In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta, il possessore, entro sette giorni dall'accertamento dell'evento, deve chiederne il blocco e/o la sostituzione presso la Camera di Commercio.

Al fine di impedire la falsificazione ovvero l'uso improprio delle carte tachigrafiche, secondo quanto previsto dal regolamento, il furto o lo smarrimento della carta deve formare oggetto di una denuncia alle autorità di polizia dello Stato in cui si è verificato l'evento.

Il rilascio di una nuova carta comporta, ad eccezione del furto e dello smarrimento, l'obbligo di restituzione della carta oggetto di modifica o sostituzione. La carta rilasciata in sostituzione di

una precedente dichiarata rubata, smarrita o malfunzionante, avrà data di scadenza pari a quella in essere per la carta sostituita.

La Camera di Commercio, nei casi previsti dai commi 1, 2 e 3, provvede al rilascio della nuova carta entro i trenta giorni lavorativi, successivi al momento in cui ha ricevuto l'istanza.

### **Art. 35**

*(Disposizioni particolari per la carta del conducente)*

Il conducente, nei casi previsti dall'articolo 34, comma 3, può continuare a guidare senza la carta per un massimo di trenta giorni, o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo presso la sede dell'azienda, a condizione che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta durante tale periodo.

In caso di nuovo rilascio della patente, con conseguente cambio del numero identificativo della stessa, il titolare della carta dovrà inoltrare richiesta di modifica della carta stessa.

### **Art. 36**

*(Confisca o ritiro della carta tachigrafica)*

La confisca o il ritiro di una carta da parte delle autorità di controllo sono comunicati alla Camera di Commercio che ha emesso la carta la quale provvede ad annotare la denominazione di «confiscata» o «ritirata» in un apposito elenco. Qualora la carta sia stata rilasciata in un altro paese, la Camera di Commercio, provvede a notificare anche in via telematica il provvedimento all'autorità competente dello Stato che ha emesso la carta.

### **Art. 37**

*(Carte non operative)*

La Camera di Commercio, avvalendosi del sistema informativo, conserva nel sistema le informazioni relative alle carte smarrite, rubate, mal funzionanti, confiscate, bloccate, sospese o ritirate. La carta dichiarata smarrita o rubata viene invalidata e inserita in un elenco con la opportuna causale.

### **Art. 38**

*(Chiavi e certificati)*

Il gestore del sistema informativo della Camera di Commercio, in qualità di autorità di certificazione per conto della stessa, riceve dalla Segreteria di Stato per l'Industria i certificati e le chiavi necessarie per lo svolgimento dell'attività di certificazione delle carte tachigrafiche e delle unità elettroniche di bordo in conformità con gli standard richiesti dal regolamento.

### **Art. 39**

*(Oneri e spese)*

Gli oneri e le spese relativi al rilascio della carte del conducente, e dell'impresa sono a carico del richiedente, mediante applicazione, da parte della Camera di Commercio, di diritti di segreteria.

Per le spese relative al rilascio delle carte di controllo si provvederà a stipulare apposite convenzioni con gli organi di controllo per il rilascio delle carte ad un prezzo concordato.



#### **Art. 40**

*(Trattamento dei dati personali)*

Il trattamento dei dati personali in applicazione della presente legge sono effettuati nel rispetto della disciplina rilevante in materia e, in particolare, delle disposizioni contenute nelle Leggi 23 maggio 1995 n. 70 e n.71.

### **TITOLO IV MODALITÀ DI CONSERVAZIONE E TRASFERIMENTO DATI DAL TACHIGRAFO DIGITALE**

#### **Art. 41**

*(Obbligo di trasferimento e di conservazione dei dati dell'apparecchio di controllo da parte delle imprese di trasporto)*

Le imprese di trasporto sono tenute a custodire i dischi tachigrafici per 12 mesi al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli. L'operazione di trasferimento dei dati dai tachigrafi digitali e dalle carte conducente deve essere eseguita dalle imprese di trasporto al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli. I titolari delle imprese di trasporto sono responsabili, anche per gli automezzi che hanno preso in locazione anche finanziaria, del trasferimento e della conservazione in sicurezza dei dati, su un supporto dati esterno che ne garantisca l'inalterabilità e la conservazione nel tempo, avendo cura di predisporre almeno un'ulteriore copia di salvataggio.

I dati devono essere conservati in un luogo sicuro, accessibile solo alle persone autorizzate e devono essere resi disponibili, presso la sede dell'impresa, all'autorità di controllo.

I dati trasferiti devono essere provvisti di firma elettronica. In particolare, i dati giornalieri provenienti dall'apparecchio di controllo digitale devono essere trasferiti entro e non oltre tre mesi; quelli relativi alle carte dei conducenti devono essere trasferiti entro e non oltre tre settimane.

Le suddette operazioni devono essere eseguite anche nei seguenti casi:

- 1) dal tachigrafo digitale immediatamente prima della cessione del veicolo ad altra impresa, in caso di sostituzione di apparecchio non perfettamente funzionante, ovvero su richiesta dell'autorità di controllo;
- 2) dalla carta conducente immediatamente prima che il conducente lasci l'impresa di trasporto, prima della scadenza della carta, ovvero su richiesta dell'autorità di controllo.

L'impresa di trasporto deve conservare, per il periodo previsto dalla normativa vigente, tutte le registrazioni relative ai suddetti dati.

#### **Art. 42**

*(Obblighi del datore di lavoro e dei conducenti)*

Il datore di lavoro ha l'obbligo di informare il lavoratore della vigente disciplina in materia di orario di lavoro nonché dei contratti collettivi e di tutte le condizioni applicabili al rapporto di lavoro.

Il datore di lavoro ha l'obbligo di controllare che il lavoratore rispetti i periodi di guida e di riposo secondo quanto previsto dalle vigenti disposizioni comunitarie, di istruire il conducente circa il funzionamento dell'apparecchio di controllo e di vigilare sul corretto uso dello stesso.

I conducenti sono tenuti al rispetto dei periodi di guida e di riposo previsti dalla presente legge e al corretto uso dell'apparecchio di controllo e della carta del conducente qualora il veicolo sia dotato di tachigrafo digitale.

TITOLO V  
DISPOSIZIONI TRANSITORIE, E DI RINVIO

CAPO IX  
RINVII E DISPOSIZIONI TRANSITORIE

**Art. 43**  
*(Norma finanziaria)*

Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, né minori entrate. Gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente.

**Art. 44**  
*(Rinvio)*

Per quanto concerne tutte le attività relative ai centri tecnici e al rilascio della carta dell'officina richiamate dalle disposizioni che hanno dato esecuzione all'accordo AETR ed in particolare al regolamento CEE n. 3821 del 1985 del Consiglio del 20 dicembre 1985 la Repubblica di San Marino richiama quanto già disposto dalle suddette normative e successive modifiche.

La Repubblica di San Marino può avvalersi dei centri tecnici autorizzati da altri paesi in conformità alle disposizioni di cui sopra nonché in conformità dell'elenco ufficiale fornito dall'Ufficio di Coordinamento.

Il legislatore sammarinese disciplinerà, con le modalità che si riterranno all'uopo idonee, tutto quanto sopra specificato, per quanto concerne i centri tecnici sammarinesi.

Per quanto concerne le attività di scambio di informazioni di cui alla presente legge con altri paesi, si rimanda ad appositi protocolli di carattere amministrativo che dovranno essere definiti di volta in volta con i singoli paesi.

**Art.45**  
*(Norme finali)*

Eventuali modifiche e/o integrazioni alla presente legge potranno essere effettuate con decreto delegato.

**Art. 46**  
*(Entrata in vigore della legge)*

La presente legge entra in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello della sua legale pubblicazione.

*Data dalla Nostra Residenza, addì 7 giugno 2010/1709 d.F.R*

I CAPITANI REGGENTI  
*Marco Conti – Glauco Sansovini*

IL SEGRETARIO DI STATO  
PER GLI AFFARI INTERNI  
*Valeria Ciavatta*