

**Regolamento (CE) n. 561/2006, Direttiva 2006/22/CE, Regolamento (CEE) n. 3821/85,  
Regolamento (UE) n. 165/2014**

**TRADUZIONE NON UFFICIALE A CURA DELL'UFFICIO STUDI ASAPS**

#### **NOTA DI CHIARIMENTO DELLA COMMISSIONE 7**

- registrazione e controlli delle attività e periodi di inattività dei conducenti quando sono lontani dal veicolo -

**Articoli:** 34, paragrafi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014, 15, paragrafo 7, del Regolamento (CEE) n. 3821/85, 6, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 561/2006, 11, paragrafo 3, della Direttiva 2006/22/CE.

#### **Chiarimento:**

al fine di garantire più rapidi, efficaci e completi controlli di conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo, la normativa UE richiede che un conducente ed un'impresa di trasporto producano una serie completa di registrazioni delle attività del conducente per un periodo di tempo pertinente.

A questo proposito l'articolo 34, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 165/2014 richiede ai conducenti di utilizzare i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano e l'articolo 34, paragrafo 3, stabilisce che quando, a seguito dell'allontanamento dal veicolo, un conducente non è in grado di utilizzare il tachigrafo installato sul veicolo stesso, i periodi di altre mansioni, i tempi di disponibilità e periodi di interruzioni e riposo devono essere inseriti utilizzando i dispositivi manuali. Il secondo comma dell'articolo 34, paragrafo 3, vieta agli Stati membri di imporre l'uso del modulo attestante le attività del conducente mentre è lontano dal veicolo.

Tuttavia, esso non vieta l'uso di tale modulo da parte dei conducenti al fine di attestare le attività quando sono lontani dal veicolo e quando era impossibile per loro registrare tali attività retroattivamente con inserimenti manuali. La logica alla base di questa disposizione è di evitare oneri non necessari per i conducenti e le imprese e per promuovere l'uso del tachigrafo come strumento principale per visualizzare, registrare, archiviare e stampare in dettaglio le attività dei conducenti ed i periodi di inattività.

Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 7, del Regolamento (CEE) n. 3821/85 [sostituito dall'articolo 36 del Regolamento (UE) n. 165/2014] un conducente deve essere in grado di produrre e presentare alle autorità competenti la serie completa di registrazioni tachigrafiche, compresi gli inserimenti manuali, per il giorno in corso ed i precedenti 28 giorni.

Tale obbligo è ribadito dall'articolo 6, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 561/2006, che richiede al conducente di registrare le altre mansioni ed i periodi di disponibilità di ogni giorno dal suo ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale e non solo dei giorni in cui il conducente esegue operazioni che rientrano nel campo di applicazione del regolamento. Sarebbe in contrasto con gli obiettivi e lo spirito del regolamento se fossero necessarie solo le registrazioni per il giorno in cui viene eseguita la guida rientrante nel campo di applicazione del regolamento stesso. Infatti, le altre mansioni al di fuori del settore dei trasporti o la guida non rientrante nel campo di applicazione del regolamento possono anche incidere sull'affaticamento del conducente e successivamente compromettere la sicurezza stradale così come peggiorare la sua salute e le condizioni di lavoro.

L'articolo 11, paragrafo 3, della Direttiva 2006/22/CE prevede che in alcune situazioni, quando il conducente era lontano dal veicolo, entro il periodo di 28 giorni, deve essere utilizzato un modulo elettronico e stampabile istituito con Decisione della Commissione del 14 dicembre 2009 [C (2009) 9895].

Questo modulo di "attestazione di attività" serve a registrare le informazioni che non potevano essere registrate nel tachigrafo tramite inserimenti manuali.

*ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ: la presente nota illustra il punto di vista dei servizi della Commissione sull'attuazione e l'applicazione di alcune norme del Regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada ed altri atti giuridici rilevanti dell'UE. Va notato che, in ogni caso, l'interpretazione definitiva del diritto dell'Unione è prerogativa della Corte di Giustizia Europea.*

**Regolamento (CE) n. 561/2006, Direttiva 2006/22/CE, Regolamento (CEE) n. 3821/85, Regolamento (UE) n. 165/2014**

**Attuazione pratica:**

tutte le disposizioni sopra menzionate devono essere lette congiuntamente. Successivamente, si deve intendere che un conducente è obbligato a produrre e presentare la serie completa di registrazioni tachigrafiche per il giorno in corso ed i 28 giorni precedenti. Tali registrazioni devono coprire tutti i periodi di attività (guida, disponibilità, guida al di fuori dal campo di applicazione del regolamento, altre mansioni, ecc.) ed inattività (interruzioni, periodi di riposo, ferie annuali, assenze per malattia, ecc.) per ogni giorno. Quando, a seguito dell'allontanamento dal veicolo, non è possibile utilizzare il tachigrafo in ciascun giorno per registrare l'attività del conducente ed i periodi di inattività, questi devono essere registrati retroattivamente tramite inserimenti manuali il giorno in cui il conducente attiva il tachigrafo dopo il periodo nel quale è stato lontano dal veicolo. Se, per motivi tecnici, tale registrazione retroattiva non è possibile (ad esempio, in caso di 1<sup>a</sup> generazione di tachigrafi digitali) o appare eccessivamente onerosa (ad esempio, il conducente stava lavorando al di fuori dal campo di applicazione del regolamento per un periodo più lungo precedente l'attività di guida rientrando nel campo di applicazione del regolamento stesso) il conducente può utilizzare il modulo *standard* di attestazione stabilito dalla Decisione della Commissione C (2009) 9895 per coprire le lacune nelle registrazioni tachigrafiche. Le autorità di controllo degli Stati membri sono invitate ad accettare il citato modulo *standard* di attestazione in tali situazioni giustificate, ma allo stesso tempo gli Stati membri non devono imporre l'uso di questo modulo (o qualunque altro modulo attestante le attività del conducente quando è lontano dal veicolo) e non devono sanzionare gli autisti per la mancanza di tale modulo.

*ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ: la presente nota illustra il punto di vista dei servizi della Commissione sull'attuazione e l'applicazione di alcune norme del Regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada ed altri atti giuridici rilevanti dell'UE. Va notato che, in ogni caso, l'interpretazione definitiva del diritto dell'Unione è prerogativa della Corte di Giustizia Europea.*

**COMMISSION CLARIFICATION 7**

– recording and controlling activities and inactivity periods of drivers when away from a vehicle –

**Articles:** 34(1) and (3) of Regulation (EU) No 165/2014, 15(7) of Regulation (EEC) No 3821/85, 6(5) of Regulation (EC) No 561/2006, 11(3) of Directive 2006/22/EC.

**Clarification:**

In order to ensure more rapid, effective and comprehensive controls of compliance with the provisions of Regulation (EC) No 561/2006 on driving times, breaks, rest periods, the EU legislation requires from a driver and a transport undertaking producing a full set of records of driver's activities over a relevant period of time.

In this regard Article 34(1) of Regulation (EU) No 165/2014 requires the drivers to use record sheets or driver cards every day on which they are driving, and Article 34(3) stipulates that when, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the tachograph fitted to the vehicle, periods of other work, availability and periods of breaks and rest shall be entered by using manual inputs. Second paragraph of Article 34(3) prohibits Member States from imposing the use of the form attesting for driver's activities while away from the vehicle.

However, it does not prohibit the use of such a form by drivers for the purpose of attesting activities when away from the vehicle and when it was impossible for them to record such activities retroactively by manual entries. The rationale behind this provision is to prevent unnecessary burdens on drivers and undertakings and to promote the use of tachograph as a main tool to display, record, store and print details on driver's activities and inactivity periods.

In accordance with Article 15(7) of Regulation (EEC) No 3821/85 (which Article 36 of Regulation (EU) No 165/2014 will substitute) a driver should be able to produce and present to the competent authorities the full set of tachograph records, including manual entries, for the current day and the previous 28 days.

This obligation is reiterated by Article 6(5) of Regulation (EC) No 561/2006, which requires the driver to record other work and availability periods on each and every day since his last daily or weekly rest period, and not only on the days when a driver performs operations falling within the scope of the Regulation. It would be against the objectives and the spirit of the Regulation if only records for the day when the "in-scope" driving is performed would be required. Indeed, other work outside the transport sector or out-of-scope driving may also have bearing on driver's fatigue, and subsequently endanger road safety as well as deteriorate his health and working conditions.

Article 11(3) of Directive 2006/22/EC provides that in certain situations when a driver was away from the vehicle, within the period of 28 days, an electronic and printable form established by Commission Decision of 14 December 2009 [C(2009) 9895] should be used.

This "attestation of activity" form serves to register the information which could not be registered in a tachograph via manual entries.

*DISCLAIMER: The present note sets out the Commission services views on implementation and application of certain rules of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and other relevant EU legal acts. It should be noted that, in any event, interpretation of Union law is ultimately the role of the European Court of Justice.*

**Practical implementation:**

All the above-mentioned provisions must be read jointly. Subsequently, it is to be understood that a driver is obliged to produce and present the full set of tachograph records for the current day and the previous 28 days. These records should cover all periods of activity (driving, availability, out of scope driving, other work, etc.) and inactivity (breaks, rest periods, annual leave, sick leave, etc.) for each and every day. When, as a result of being away from the vehicle, it is not possible to use the tachograph on each and every day to record driver's activities and inactivity periods, these should be recorded retroactively by using manual entries on the day when a driver activates tachograph following the period of being away from the vehicle. If, for technical reasons, such retroactive recording is not possible (e.g. in case of 1<sup>st</sup> generation of digital tachographs) or appears excessively burdensome (e.g. a driver was working out of scope for a longer period preceding the activity of driving in-scope) a driver may use the standard attestation form established by Commission Decision C(2009) 9895 in order to cover the gaps in the tachograph records. Member States' enforcement authorities are recommended to accept that standard attestation form in such justified situations, but at the same time Member States should not impose the use of this form (or any other form attesting for driver's activities when away from the vehicle) and should not penalize the drivers for a lack of such a form.

*DISCLAIMER: The present note sets out the Commission services views on implementation and application of certain rules of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and other relevant EU legal acts. It should be noted that, in any event, interpretation of Union law is ultimately the role of the European Court of Justice.*