



A.B.S.E.A.
ASSOCIAZIONE BOLOGNESE
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

Autotrasporto – Tachigrafo intelligente – Domande e risposte della Commissione UE sulle attività degli autisti

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha diffuso un documento elaborato dalla Commissione Europea che fornisce risposte dettagliate relative all'estensione da 28 a 56 giorni precedenti il periodo delle registrazioni delle attività (fogli di registrazione, carta del conducente, registrazioni manuali e tabulati) che i conducenti di veicoli dotati di tachigrafo analogico o digitale dovranno fornire durante eventuali controlli stradali effettuati dalle autorità di polizia.

Rif. 5 – 2025



Domande e risposte sulle carte tachigrafiche

Versione 27 gennaio 2025

ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ: *Il presente documento non impegna la Commissione né i servizi della Commissione, ed è inteso solo come bozza di documento di lavoro per la discussione all'interno del Comitato per il trasporto stradale. Solo la Corte di giustizia europea è competente a interpretare autorevolmente il diritto dell'Unione.*

Tra agosto 2023 e agosto 2028, e a seguito delle modifiche apportate dal regolamento (UE) 2020/1054 al regolamento (UE) n. 165/2014, gli Stati membri e gli enti di controllo devono essere consapevoli che sono possibili diverse combinazioni di versioni del tachigrafo e versioni della carta tachigrafica. Fino ad agosto 2028, quando tutti i veicoli che operano in Stati membri diversi dal loro Stato membro di immatricolazione saranno dotati di un tachigrafo intelligente versione 2 e tutti i conducenti avranno una carta conducente del tachigrafo intelligente versione 2, ogni combinazione delle versioni di tachigrafi e carte tachigrafiche produce il suo insieme di limiti, vincoli e domande, insieme a nuovi obblighi che iniziano ad applicarsi sia agli operatori, ai veicoli e ai conducenti durante questo intero periodo di 5 anni. Eventuali vincoli tecnologici che vanno oltre i ruoli e le responsabilità del conducente dovrebbero quindi essere presi in considerazione anche durante i controlli su strada.

Domanda 1: In che modo gli autisti possono ottemperare all'obbligo di esibire i documenti relativi agli ultimi 56 giorni a partire dal 31 dicembre 2024 ¹?

Risposta:

Il considerando 11 del regolamento (UE) 2020/1054, l'articolo 26, paragrafo 7 bis, e il quinto trattino dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, nonché le corrispondenti modifiche all'obbligo per i tachigrafi analogici di cui all'articolo 36, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014, appaiono chiari: l'intenzione dei colegislatori nel 2020 era, attraverso le modifiche all'articolo 36, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, che le autorità di controllo potessero verificare tutte le attività dei conducenti negli ultimi 56 giorni su strada a partire dal 31 dicembre 2024.

Le specifiche tecniche delle carte del tachigrafo intelligente versione 2 ²consentono ai conducenti titolari di tale carta conducente (rilasciata dagli Stati membri a partire da agosto 2023) di poter

¹Punto (15) dell'articolo 1 e punto (12) dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2020/1054, in combinazione con il considerando 11 e l'articolo 3 del regolamento (UE) 2020/1054. La versione consolidata del regolamento (UE) n. 165/2014 sarà aggiornata online poco dopo il 1° gennaio 2025.

²Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228.

dimostrare i periodi di guida e di riposo degli ultimi 56 giorni esibendo solo la propria carta conducente.

Laddove un conducente sia in possesso di una carta conducente valida rilasciata prima di agosto 2023, la stragrande maggioranza di tali carte conducente consente anche di memorizzare le attività dei conducenti per più di 28 giorni, inclusi nella maggior parte dei casi anche più di 56 giorni. Le autorità emittenti delle carte degli Stati membri sono incoraggiate a comunicare questa constatazione agli operatori e ai conducenti quando questa sarà confermata.

In una minoranza, forse un numero residuo di casi, è possibile che i conducenti non abbiano, sulla loro carta conducente rilasciata prima di agosto 2023, registrazioni dei 56 giorni precedenti. Tali casi possono verificarsi quando uno Stato membro ha rilasciato carte conducente tra agosto 2020 con una capacità di archiviazione inferiore alla massima autorizzata e quando i conducenti con tali carte hanno cambiamenti di attività estremamente frequenti in un periodo di 56 giorni.

In tali casi limitati e nel periodo dal 31 dicembre 2024 fino alla data in cui al conducente viene rilasciata una carta tachigrafo intelligente versione 2, sono quindi possibili diverse opzioni per ottemperare all'obbligo:

- Gli autisti possono conservare registrazioni o stampe delle loro attività per il periodo continuativo degli ultimi 56 giorni; e/o
- Gli operatori possono organizzarsi in modo che tali conducenti siano in grado di mostrare all'ufficiale di controllo, su richiesta, durante un controllo su strada, le attività dei giorni che potrebbero mancare dai registri dei conducenti. Ciò può, ad esempio, assumere la forma dell'operatore che fornisce una copia dei dati scaricati dalle carte del conducente, in conformità all'articolo 33(2) del regolamento (UE) n. 165/2014;
- Gli Stati membri possono richiedere la sostituzione di determinate carte del conducente, conformemente all'articolo 26, paragrafo 7 bis, del regolamento (UE) n. 165/2014.

Nei casi in cui i dati risalenti a meno di 56 giorni fa potrebbero essere stati sovrascritti da dati più recenti a causa della capacità di memoria di elementi specifici su una carta tachigrafica intelligente versione 2, gli addetti all'esecuzione devono essere consapevoli di questa possibilità e, se necessario, consentire ai conducenti e agli operatori di mostrare i registri di tutti i 56 giorni precedenti utilizzando in modo analogo una delle prime due opzioni descritte sopra.

Domanda 2: In che modo i conducenti possono dimostrare l'attraversamento delle frontiere finché non guidano entrambi un veicolo dotato di tachigrafo intelligente versione 2 e sono in possesso di una carta conducente dotata di tachigrafo intelligente versione 2?

Risposta:

Dal 1° gennaio 2025, tutti i veicoli che operano in Stati membri diversi dal loro Stato membro di immatricolazione dovranno essere dotati di un tachigrafo intelligente. La maggior parte dei veicoli sarà dotata di un tachigrafo intelligente versione 2, mentre i tachigrafi intelligenti versione 1

avranno tempo fino al 18 agosto 2025 per essere sostituiti con un tachigrafo intelligente 2. In tutti i veicoli dotati di un tachigrafo intelligente versione 2, gli attraversamenti delle frontiere vengono registrati automaticamente dal tachigrafo. Il regolamento (UE) n. 165/2014 richiede che finché il veicolo non sarà dotato di un tachigrafo intelligente 2, il conducente debba registrare manualmente tutti gli attraversamenti delle frontiere ³.

Quando un conducente guida un veicolo dotato di tachigrafo intelligente versione 2, ne consegue che non vi è alcun obbligo di registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera, indipendentemente dalla versione della carta. Le autorità di controllo possono, ove necessario, controllare i dati del tachigrafo per gli attraversamenti di frontiera. Quando i conducenti hanno guidato veicoli diversi negli ultimi 56 giorni, le autorità di controllo possono controllare che gli altri veicoli guidati fossero dotati di tachigrafo intelligente versione 2, il che potrebbe spiegare perché gli attraversamenti di frontiera non sono stati registrati manualmente sulla carta del conducente.

Domanda 3: Che dire delle carte conducente non emesse dall'AETR nell'Unione Europea, molte delle quali rimangono carte conducente digitali di "prima generazione"?

Risposta :

La carta del conducente deve essere rilasciata dal paese in cui i conducenti hanno la loro residenza normale. La residenza normale è definita allo stesso modo sia nell'AETR che nel regolamento (UE) n. 165/2014 ⁴. Un conducente impegnato in operazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'AETR è pertanto soggetto alle norme dell'AETR e non alle disposizioni derivanti dal regolamento (UE) n. 165/2014, come la registrazione manuale degli attraversamenti delle frontiere o l'obbligo di presentare le attività degli ultimi 56 giorni.

Tuttavia, gli Stati membri e gli operatori dovrebbero valutare attentamente i casi in cui gli autisti provenienti da una parte contraente dell'AETR non UE iniziano a lavorare per operatori stabiliti nell'UE. In tali casi, è probabile che tali autisti siano impegnati in viaggi intra-UE che rientrano nell'ambito di applicazione del diritto UE. In tali casi, tali autisti rientrano specificamente nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014. La residenza normale dell'autista può, allo stesso tempo, quindi, anche cambiare nello Stato membro UE in cui l'autista è stato appena assunto. In questo caso, è responsabilità dell'operatore garantire che l'autista rispetti la legge UE sui tachigrafi.

Domanda 4: in quali paesi extra-UE AETS i veicoli possono essere dotati di un tachigrafo intelligente e possono essere emesse carte tachigrafiche intelligenti?

Risposta:

³ Punto 11 dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2020/1054, modifiche all'articolo 34 del regolamento (UE) n. 165/2014.

⁴ Articolo 26 del regolamento (UE) n. 165/2014 e articolo 11 dell'allegato dell'AETR.

I paesi che hanno norme identiche a quelle dell'UE in materia di tachigrafo intelligente sono: Regno Unito, Norvegia, Liechtenstein, Islanda e Svizzera.

Tra le parti contraenti del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, i seguenti paesi hanno ottenuto dalla Commissione certificati crittografici per tachigrafi intelligenti, che consentono loro di emettere carte tachigrafiche intelligenti: Bosnia Erzegovina e Serbia.

I veicoli immatricolati in Ucraina possono essere dotati di un tachigrafo intelligente e l'Ucraina ha la possibilità di sviluppare la propria infrastruttura di tachigrafo intelligente (inclusa l'emissione di carte) secondo i propri ritmi.

DRAFT

Questions & Answers on tachograph cards

Version 27 January 2025

DISCLAIMER: This paper does not commit the Commission nor the Commission services, and is only intended as a draft working paper for discussion within the Committee on Road Transport. Only the European Court of Justice is competent to authoritatively interpret Union law.

Between August 2023 and August 2028, and as a result of the changes brought by Regulation (EU) 2020/1054 to Regulation (EU) No 165/2014, Member States and enforcers should be aware that different combinations of tachograph versions and tachograph card versions are possible. Until August 2028 – when all vehicles operating in Member States other than their Member State of registration will be fitted with a smart tachograph version 2 **and** all drivers will have a smart tachograph version 2 driver card – each combination of versions of tachographs and tachograph cards yields its set of limits, constraints and questions, along with new obligations which start to apply both to operators, vehicles and drivers over this entire 5-year period. Possible technological constraints which are beyond the roles and responsibilities of the driver should therefore also be taken into account during roadside checks.

Question 1: How can drivers comply with the obligations to show records of the last 56 days from 31 December 2024¹?

Answer:

Recital 11 of Regulation (EU) 2020/1054, Article 26(7a) and the fifth indent of Article 4(2) of Regulation (EU) No 165/2014, as well the corresponding changes in the obligation for analogue tachographs in Article 36(1) of Regulation (EU) No 165/2014, appear clear that the intention of the co-legislators in 2020 was, through the amendments to Article 36(2) of Regulation (EU) No 165/2014, for control authorities to be able to check all drivers' activities over the last 56 days at the roadside from 31 December 2024.

The technical specifications of smart tachograph version 2 cards² allow drivers who hold such a driver card (issued by Member States from August 2023) to be able to show driving times and rest periods of the last 56 days by showing only their driver card.

Where a driver is in possession of a valid driver card issued before August 2023, a vast majority of those driver cards also allow to store drivers' activities for more than 28 days, including in a

¹ Point (15) of Article 1 and Point (12) of Article 2 of Regulation (EU) 2020/1054, combined with Recital 11 and Article 3 of Regulation (EU) 2020/1054. The consolidated version of Regulation (EU) No 165/2014 will be updated online shortly after 1 January 2025.

² Commission Implementing Regulation (EU) 2016/799, as amended by Implementing Regulation (EU) 2021/1228.

majority of the cases also mostly more than 56 days. Member States' Card Issuing Authorities are encouraged to relay this finding to operators and drivers when this is confirmed.

In a minority, possibly residual number of cases, it is possible that drivers may not have, on their driver card issued before August 2023, records of the previous 56 days. Such cases may arise when a Member State has issued driver cards between August 2020 with less than the maximum authorised storage capacity, and where drivers with such cards have extremely frequent activity changes over a period of 56 days.

In such limited cases and in the period from 31 December 2024 until the date at which the driver is issued a smart tachograph version 2 card, several options are therefore possible to comply with the obligation:

- Drivers may keep records or printouts of their activities for the rolling period of the last 56 days; and/or
- Operators may organise themselves so that such drivers are able to show to the control officer upon request during a roadside check, the activities of the days which could be missing from the drivers' records. This can, for example, take the form of the operator providing a copy of the data downloaded from driver cards, in accordance with Article 33(2) of Regulation (EU) No 165/2014;
- Member States may require the replacement of certain driver cards, in accordance with Article 26(7a) of Regulation (EU) No 165/2014.

Where data of less than 56 days ago may have been overwritten by more recent data due to the memory capacity of specific items on a smart tachograph version 2 card, enforcers should be aware of this possibility and, if necessary, allow drivers and operators to show records of all 56 previous days by similarly using one of the two first options outlined above.

Question 2: How do drivers show evidence of border crossings until they are both driving a vehicle with a smart tachograph version 2 and in possession of a smart tachograph version 2 driver card?

Answer:

From 1 January 2025, vehicles operating in Member States other than their Member State of registration are all to be equipped with a smart tachograph. Most vehicles will be equipped with a smart tachograph version 2, while smart tachographs version 1 still have until 18 August 2025 to be replaced with a smart tachograph 2. In all vehicles equipped with a smart tachograph version 2, border crossings are recorded automatically by the tachograph. Regulation (EU) No 165/2014 requires that until the vehicle is equipped with a smart tachograph 2, the driver must manually record all border crossings³.

³ Point 11 of Article 2 of Regulation (EU) 2020/1054, amendments to Article 34 of Regulation (EU) No 165/2014.

Where a driver is driving a vehicle equipped with smart tachograph version 2, it results that there is no requirement to manually record border crossings, regardless of the card version. Enforcement authorities can, where need be, check the data of the tachograph for border crossings. Where drivers have been driving different vehicles over the last 56 days, enforcers can check that other vehicles driven were equipped with smart tachograph version 2, which could explain why border crossings have not been manually recorded on the driver card.

Question 3: What about non-EU AETR-issued driver cards, many of which remain “first generation” digital driver cards?

Answer:

The driver card is to be issued by the country in which drivers have their normal residence. Normal residence is defined in the same way in both the AETR and in Regulation (EU) No 165/2014⁴. A driver engaged in operations falling under the scope of the AETR is therefore subject to the AETR rules, and not to provisions stemming from Regulation (EU) No 165/2014, such as the manual recording of border crossings or the obligation to present the activities of the last 56 days.

Member States and operators should, however, carefully assess the cases where drivers originating from a non-EU AETR Contracting Party start working for EU-established operators. In such cases, it is probable that such drivers will be engaged in intra-EU trips falling under the scope of EU law. In such cases, those drivers specifically fall under the scope of Regulation (EU) No 165/2014. The normal residence of the driver may, at the same time, therefore, also change to the EU Member State in which the driver is newly employed. In this case, it is the responsibility of the operator to ensure that the driver complies with EU tachograph law.

Question 4: in which non-EU AETR countries can vehicles be equipped with a smart tachograph and can smart tachograph cards be issued?

Answer:

The countries which have identical smart tachograph rules as EU ones are: the United Kingdom, Norway, Liechtenstein, Iceland and Switzerland.

Among the Contracting Parties to the Treaty establishing the Transport Community, the following countries have obtained smart tachograph cryptographic certificates from the Commission, enabling them to issue smart tachograph cards: Bosnia Herzegovina and Serbia.

Vehicles registered in Ukraine may be fitted with a smart tachograph, and Ukraine has the possibility to develop its smart tachograph infrastructure (including issuing of cards) at its own pace.

⁴ Article 26 of Regulation (EU) No 165/2014 and Article 11 of the Annex to the AETR.