Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

7 maggio 2020*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti su strada – Giorni di lavoro e giorni di riposo – Tachigrafi digitali – Regolamento (UE) n. 165/2014 – Mancata registrazione dei giorni di lavoro sulla carta del conducente e assenza di fogli di registrazione – Normativa nazionale che prevede in tali circostanze l'obbligo, per il conducente, di presentare un'attestazione del suo datore di lavoro – Validità del modulo contenuto nell'allegato della decisione 2009/959/UE»

Nella causa C-96/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria, Austria), con decisione del 4 febbraio 2019, pervenuta in cancelleria l' 8 febbraio 2019, nel procedimento

VO

contro

Bezirkshauptmannschaft Tulln,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da L.S. Rossi (relatrice), presidente di sezione, J. Malenovský e N. Wahl, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per il governo austriaco, da J. Schmoll e G. Hesse, in qualità di agenti;

– per il governo belga, da C. Van Lul e J.-C. Halleux, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da G. Braun e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte, da un lato, sull'interpretazione dell'articolo 34, paragrafo 3, e dell'articolo 36, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU 2014, L 60, pag. 1), e, dall'altro, sulla validità della decisione 2009/959/UE della Commissione, del 14 dicembre 2009, che modifica la decisione 2007/230/CE relativa ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU 2009, L 330, pag. 80).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra VO, conducente di veicoli pesanti, e la Bezirkshauptmannschaft Tulln (autorità amministrativa del distretto di Tulln, Austria), in merito alla sanzione pecuniaria inflittagli in occasione di un controllo stradale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Il regolamento (CE) n. 561/2006

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

«Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada».

4 L'articolo 4 del regolamento n. 561/2006 così dispone:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

e) "altre mansioni": le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla "guida", ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE [del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU 2002, L 80, pag. 35)], nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti;

(...)».

5 L'articolo 6, paragrafo 5, di tale regolamento recita:

«Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente regolamento, nonché i tempi di "disponibilità", di cui all'articolo 15, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CEE) n. 3821/85 [del Consiglio del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU 1985, L 370, pag. 8)] dall'ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale effettuato. Tali dati sono inseriti manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo».

Il regolamento n. 165/2014

6 L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento n. 165/2014 è del seguente tenore:

«Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai fini del presente regolamento si intende per:

a) "tachigrafo" o "apparecchio di controllo", l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli del movimento, compresa la velocità, di tali veicoli, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, e dei dettagli di determinati periodi di attività dei loro conducenti;

(...)

d) "carta tachigrafica", una carta a microprocessore destinata all'uso con il tachigrafo, che consente l'identificazione da parte del tachigrafo del ruolo del titolare della carta e consente il trasferimento e l'archiviazione dei dati;

e) "foglio di registrazione", un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare in un tachigrafo analogico e su cui i dispositivi di marcatura del tachigrafo analogico incidono le informazioni da registrare in maniera continuativa;

f) "carta del conducente", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un determinato conducente, che identifica il conducente e consente l'archiviazione dei dati sull'attività del conducente;

g) "tachigrafo analogico", un tachigrafo che usa un foglio di registrazione in conformità del presente regolamento;

h) "tachigrafo digitale", un tachigrafo che usa una carta tachigrafica in conformità del presente regolamento;

(...)».

7 L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Funzioni del tachigrafo digitale», così dispone:

«I tachigrafi digitali svolgono le seguenti funzioni:

– misurazione della velocità e della distanza,

– controllo delle attività del conducente e delle condizioni di guida,

– controllo dell'inserimento e dell'estrazione delle carte tachigrafiche,

– registrazione delle immissioni manuali da parte del conducente,

(...)».

8 L'articolo 6 di detto regolamento, intitolato «Visualizzazione e segnalazione», recita:

«1. Le informazioni contenute nei tachigrafi digitali e nella carta tachigrafica relative alle attività del veicolo e ai conducenti e secondi conducenti sono visualizzate in modo chiaro, inequivocabile ed ergonomico.

2. Sono visualizzate le seguenti informazioni:

(...)

c) attività del conducente:

– se l'attività in corso è la guida, il periodo di guida del conducente continuo in corso e il periodo cumulato di interruzione in corso,

– se l'attività in corso è disponibilità/altre attività/riposo o interruzione la durata di tale attività (a partire dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso;

(...)».

9 L'articolo 29, paragrafo 2 del medesimo regolamento prevede quanto segue:

«In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente la restituisce all'autorità competente dello Stato membro della sua residenza normale. Il furto della carta del conducente è formalmente dichiarato alle autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto».

10 L'articolo 34 del regolamento n. 165/2014 stabilisce quanto segue:

«1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente deve essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.

(...)

3. Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare il tachigrafo installato sul veicolo stesso, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv):

(...)

b) se il veicolo è munito di tachigrafo digitale, sono inseriti sulla carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento di dati manuale del tachigrafo.

Gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.

(...)

5. I conducenti:

(...)

b) azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:
   i) sotto il simbolo : il tempo di guida;



   ii) sotto il simbolo : "altre mansioni", vale a dire attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti;



   iii) sotto il simbolo : "i tempi di disponibilità", secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE;



   iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida e i periodi di riposo.



(...)».

11 L'articolo 35, paragrafo 2, del regolamento n. 165/2014 sancisce quanto segue:

«In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve:

a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato:

   (...)
   ii) i periodi di cui all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv);

b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dal tachigrafo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente».

12 L'articolo 36 dello suddetto regolamento prevede quanto segue:

«(...)

2. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo digitale, deve essere in grado di presentare, su richiesta dei funzionari addetti ai controlli:

i) la sua carta di conducente;

ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006;

(...)

3. Un funzionario abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo 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 29, paragrafo 2, e all'articolo 37, paragrafo 2, del presente regolamento».

13 A norma dell'articolo 37, paragrafo 2, del regolamento n. 165/2014:

«Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo, il conducente riporta i dati che consentono la propria identificazione (nome, carta del conducente o numero della patente di guida), ivi compresa la firma e le indicazioni relative ai periodi di tempo che non sono più correttamente registrati o stampati dal tachigrafo:

a) sul foglio o sui fogli di registrazione; oppure

b) su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o da conservare insieme con la carta del conducente».

La direttiva 2006/22/CE

14 L'articolo 11 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 35) intitolato «Migliori prassi», al suo paragrafo 3, prevede quanto segue:

«Un modulo in formato elettronico e stampabile è elaborato dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, e va utilizzato in caso di assenza per malattia o ferie annuali di un conducente, oppure di guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 [del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU 1985, L 370, pag. 1)], da parte del conducente nel periodo indicato all'articolo 15, paragrafo 7, primo comma, primo trattino, del regolamento (CEE) n. 3821/85».

15 L'articolo 13 della direttiva in parola, intitolato «Misure di esecuzione», così dispone:

«La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa e conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, misure di esecuzione aventi in particolare i seguenti obiettivi:

a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;

b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento [n.°561/2006] tra le autorità di controllo;

c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo».

Decisione 2007/230/CE

16 L'articolo 1 della decisione 2007/230/CE della Commissione, del 12 aprile 2007, relativa ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 2007, L 99, pag. 14), prevede quanto segue:

«Il modulo di cui all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE è riportato nell'allegato alla presente decisione».

17 Il modulo di attestazione di attività, contenuto nell'allegato della decisione 2007/230, conteneva, in particolare, tre rubriche, numerate 13, 14 e 15, da selezionare dall'impresa e corredate di spiegazioni secondo cui il conducente, «13. era assente per malattia», «14. era in ferie» o «15. era alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 (...)».

Decisione 2009/959

18 I considerando 1, 3 e 4 della decisione 2009/959 enunciano quanto segue:

«(1) Le registrazioni del tachigrafo sono la prima fonte di informazioni ottenute dai controlli stradali. La mancanza di registrazioni può essere giustificata solo se le registrazioni tachigrafiche, comprese quelle inserite manualmente, non erano possibili per ragioni obiettive. In questi casi occorre stabilire un'attestazione che confermi queste ragioni.

(...)

(3) Per migliorare il funzionamento e l'efficacia dei controlli effettuati dagli Stati membri sul rispetto delle disposizioni del regolamento [n. 561/2006]), occorre modificare il modulo [di attestazione previsto nell'allegato della decisione 2007/230] inserendo elementi aggiuntivi rispetto a quelli previsti all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

(4) Il modulo di attestazione deve essere impiegato esclusivamente se le registrazioni tachigrafiche, per ragioni obiettive e tecniche, non sono in grado di dimostrare che sono state rispettate le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006».

19 L'articolo 1 della decisione 2009/959 così dispone:

«L'allegato alla decisione 2007/230/CE è sostituito dall'allegato alla presente decisione».

20 Il modulo di attestazione fornito in allegato alla decisione 2009/959, da un lato, riproduce gli elementi menzionati nelle rubriche 13, 14 e 15 del modulo contenuto nell'allegato della decisione 2007/230, attribuendo loro, rispettivamente, i numeri 14, 15 e 17 e, dall'altro, aggiunge tre rubriche a quelle previste in quest'ultimo modulo, che l'impresa deve compilare, a seconda che il conducente «16. era in congedo o in recupero», «18. eseguiva un altro lavoro diverso dalla guida» o «19. era disponibile».

Diritto austriaco

21 L'articolo 102 bis, paragrafo 4, del Kraftfahrgesetz 1967 (legge relativa ai veicoli a motore del 1967), nella sua versione applicabile ai fatti di cui al procedimento principale (in prosieguo: il «KFG 1967»), prevede quanto segue:

«I conducenti di veicoli a motore muniti di tachigrafo digitale ai sensi del regolamento [n. 165/2014] devono attenersi per l'uso di detto tachigrafo alle relative istruzioni. Essi provvedono affinché l'apparecchio di controllo sia in funzione durante il viaggio e che la loro carta del conducente sia attivata nell'apparecchio di controllo. Su richiesta degli organi di pubblica sicurezza o di controllo stradale, i conducenti forniscono i tabulati previsti dal regolamento [n. 165/2014], la carta del conducente e i fogli di registrazione relativi al giorno in corso e ai 28 giorni precedenti se durante tale periodo hanno guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo analogico. Il conducente riceve un'attestazione. Se sulla carta del conducente mancano singoli giorni di lavoro per i quali non sono neanche presenti i corrispondenti fogli di registrazione, il datore di lavoro deve rilasciare per questi ultimi le relative attestazioni, che devono soddisfare i requisiti minimi del modulo elaborato dalla Commissione ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva [2006/22] e devono essere consegnate al momento dei controlli».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

22 In occasione di un controllo stradale effettuato nel marzo 2018, a VO, conducente di un veicolo pesante munito di tachigrafo digitale, è stata inflitta un'ammenda di EUR 50 dalle autorità austriache in applicazione delle disposizioni del KFG 1967, per il motivo che, per quanto riguarda diversi giorni che avevano preceduto tale controllo, egli non aveva potuto fornire un'attestazione del suo datore di lavoro, redatta sulla base del modulo di cui all'allegato della decisione 2009/959, a conferma del fatto che egli non aveva guidato nei giorni considerati (giorni senza guida). La presentazione di una siffatta attestazione gli avrebbe consentito di ovviare all'assenza di registrazioni dei dati pertinenti che avrebbero dovuto figurare nel tachigrafo digitale di cui era munito il suddetto veicolo.

23 Adito da VO con un ricorso avverso la decisione che gli ha inflitto tale ammenda, il Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria, Austria) si chiede, da un lato, se i giorni senza guida rientrino nella nozione di «attività», ai sensi dell'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento n. 165/2014, e se, di conseguenza, sia vietato esigere dal conducente la presentazione di un'attestazione relativa ai giorni senza guida, contrariamente a quanto previsto dall'articolo 102 bis, paragrafo 4, del KFG 1967. In caso affermativo, il giudice del rinvio ritiene che VO non debba essere sanzionato per aver violato quest'ultima disposizione.

24 D'altro lato, e nell'ipotesi in cui giorni senza guida rientrino nella nozione di «attività», ai sensi dell'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, di tale regolamento, il giudice del rinvio si interroga sulla validità del modulo contenuto nell'allegato della decisione 2009/959. Secondo detto giudice, aggiungendo le rubriche 16, 18 e 19 a tale modulo, la Commissione avrebbe ecceduto la delega conferita dall'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22, richiedendo ai conducenti di presentare

il modulo rilasciato dal loro datore di lavoro, attestante le loro attività mentre essi non si trovavano nel loro veicolo, contrariamente a quanto previsto dall'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, di detto regolamento.

25 Ciò premesso, il Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il regolamento [n. 165/2014], in particolare i suoi articoli 34, paragrafo 3, [secondo comma], e 36, paragrafo 2, debba essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale che impone ai conducenti di veicoli a motore dotati di tachigrafo digitale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera h), di detto regolamento, in caso di mancanza di singoli giorni di lavoro sulla carta del conducente (...), per i quali non sono neanche presenti fogli di registrazione a bordo del veicolo, di avere con sé e di presentare in caso di controlli un'attestazione del datore di lavoro relativa a detti giorni, che soddisfi i requisiti minimi del modulo elaborato dalla Commissione ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva [2006/22].

2) In caso di risposta negativa alla prima questione, se il modulo definito dalla Commissione con la sua decisione [2009/959], sia totalmente o parzialmente invalido».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

26 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento n. 165/2014 debba essere interpretato nel senso che rientra nell'ambito di applicazione del divieto da esso previsto una normativa nazionale che imponga al conducente di un veicolo munito di tachigrafo digitale di produrre, come mezzo di prova sussidiario delle sue attività, qualora manchino le registrazioni automatiche e manuali nel tachigrafo, un'attestazione di attività redatta dal suo datore di lavoro conformemente al modulo di cui all'allegato alla decisione 2009/959.

27 Al fine di rispondere alla suddetta questione, occorre preliminarmente ricordare che, conformemente, in particolare, al suo articolo 1, il regolamento n. 561/2006 ha come obiettivi l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza relative al settore stradale e il miglioramento delle condizioni di lavoro nonché della sicurezza stradale, obiettivi che si traducono in particolare nell'obbligo, in linea di principio, di munire i veicoli adibiti al trasporto su strada di un tachigrafo omologato che consenta di controllare il rispetto dei periodi di guida e di riposo dei conducenti (sentenza del 7 febbraio 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, punto 18 e giurisprudenza ivi citata).

28 A tal fine, il regolamento n. 165/2014 contiene un certo numero di disposizioni relative all'uso dei tachigrafi a bordo dei veicoli ai quali si applica il regolamento n. 561/2006.

29 Per quanto riguarda, in particolare, i veicoli muniti di un tachigrafo digitale, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, che funziona con una carta del conducente, vale a dire, conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, lettere d) e f), del regolamento n. 165/2014, una carta a microprocessore destinata all'uso con il tachigrafo, che consente segnatamente l'identificazione del conducente e l'archiviazione dei dati relativi alla sua attività, l'articolo 34, paragrafo 1, di tale regolamento richiede che il conducente utilizzi tale carta per ciascun giorno in cui guida, a partire dal momento in cui prende in consegna il veicolo, senza che essa possa essere ritirata prima della fine del periodo di lavoro giornaliero.

30 Tuttavia, in forza del paragrafo 3, primo comma, lettera b), dell'articolo 34 del regolamento n. 165/2014, qualora, a seguito del suo allontanamento dal veicolo, il conducente non possa utilizzare il dispositivo di inserimento dati automatico del tachigrafo digitale di cui è munito il veicolo, i periodi diversi dal tempo di guida, di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv), dello stesso articolo, vale a dire i periodi relativi ad «altre mansioni», ai «tempi di disponibilità», nonché alle «interruzioni di guida e i periodi di riposo», devono essere inseriti sulla carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento dati manuale di cui dispone detto tachigrafo.

31 L'articolo 36, paragrafo 2, del regolamento n. 165/2014 precisa che il conducente di un veicolo munito di un tachigrafo deve essere in grado di presentare, su richiesta dei funzionari addetti ai controlli, in particolare ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, conformemente a tale regolamento e al regolamento n. 561/2006.

32 Ne consegue che, nell'ipotesi in cui, come nel procedimento principale, il conducente non sia in grado di fornire, in occasione di un controllo stradale, le informazioni richieste relativamente a diversi giorni precedenti tale controllo, si pone la questione dei mezzi di prova sussidiari che tale conducente può essere tenuto a produrre al fine di ovviare alla mancata registrazione dei dati pertinenti nel tachigrafo digitale di cui è munito il suo veicolo.

33 È in tale contesto che il giudice del rinvio si interroga sulla portata del divieto, sancito all'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento n. 165/2014, secondo il quale gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo. Più precisamente, il giudice del rinvio si chiede se giorni senza guida rientrino nella nozione di «attività», ai sensi di tale disposizione, sicché, contrariamente a quanto previsto dall'articolo 102 bis, paragrafo 4, del KFG 1967, non si potrebbe esigere che il conducente presenti un'attestazione redatta dal suo datore di lavoro, relativa a tali giorni senza guida, sebbene una siffatta attestazione abbia come base il modulo contenuto nell'allegato alla decisione 2009/959.

34 A tal riguardo, occorre constatare che la nozione di «attività», di cui all'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento n. 165/2014, non è definita da quest'ultimo.

35 Peraltro, nessuna disposizione del suddetto regolamento suggerisce che tale nozione debba essere interpretata restrittivamente, sicché i periodi elencati all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), di tale regolamento vi esulerebbero. Infatti, dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera c), del regolamento n. 165/2014 risulta che l'«attività del conducente» che deve figurare nelle informazioni visualizzate nel tachigrafo, corrisponde o al periodo di guida continuo in corso e al periodo cumulato di interruzione in corso «se l'attività in corso è la guida», oppure alla durata di tale attività e al periodo cumulato di interruzione in corso «se l'attività in corso è disponibilità/altre attività/riposo o interruzione».

36 Tuttavia, anzitutto non sarebbe coerente con l'economia delle disposizioni del regolamento n. 165/2014 interpretare l'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, di tale regolamento nel senso che esso vieta una normativa nazionale in forza della quale un conducente dovrebbe produrre un'attestazione delle sue attività, rilasciata dal suo datore di lavoro, qualora, a causa del suo allontanamento dal veicolo, manchino le registrazioni automatiche e manuali che dovrebbero normalmente figurare nel tachigrafo digitale di cui è munito detto veicolo.

37 In particolare, dall'articolo 36, paragrafo 3, del regolamento n. 165/2014 risulta che un funzionario abilitato al controllo può verificare il rispetto delle disposizioni del regolamento n. 561/2006 attraverso l'esame dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo 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 disposizione, quali quelle di cui all'articolo 29, paragrafo 2, del regolamento n. 165/2014 che concerne il caso di furto, deterioramento o cattivo funzionamento della carta del conducente e all'articolo 37, paragrafo 2, del medesimo regolamento, in merito agli elementi che il conducente deve riportare durante il guasto o il cattivo funzionamento del

tachigrafo. Poiché il riferimento a queste due disposizioni è manifestamente non esaustivo, l'articolo 36, paragrafo 3, di quest'ultimo regolamento autorizza, di conseguenza, le autorità di controllo degli Stati membri ad analizzare qualsiasi tipo di documento come mezzo di prova sussidiario, che consenta loro di verificare i diversi periodi di attività del conducente, nell'ipotesi in cui essi non figurino nel tachigrafo digitale del veicolo.

38 Un'interpretazione contraria pregiudicherebbe poi gli obiettivi previsti in particolare dai regolamenti n. 561/2006 e n. 165/2014, in particolare quelli relativi alla sicurezza stradale e al miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti. Pertanto, una siffatta interpretazione non solo priverebbe le autorità di controllo degli Stati membri della possibilità di assicurarsi del rispetto, in particolare dei periodi di guida, di interruzione e di riposo dei suddetti conducenti, quali previsti dal regolamento n. 561/2006, in una situazione in cui i dati pertinenti non hanno potuto essere inseriti nel tachigrafo digitale, ma eventualmente potrebbe anche avallare un'omissione intenzionale della registrazione di tali dati.

39 Peraltro, la valutazione esposta al punto 36 della presente sentenza è corroborata dalle osservazioni concordanti del governo belga e della Commissione, secondo le quali il divieto menzionato all'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento n. 165/2014 mira unicamente a porre rimedio alla prassi di taluni Stati membri che, oltre alle registrazioni effettuate nei tachigrafi, esigevano sistematicamente dai conducenti, come mezzo di prova delle loro attività, la presentazione di moduli nazionali, atteso che tale prassi comportava oneri amministrativi e costi supplementari per le imprese di trasporto su strada.

40 Infine, va rilevato che l'adozione del regolamento n. 165/2014 non ha inciso in alcun modo sul contenuto dell'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22. Tale disposizione invita la Commissione ad elaborare un modulo in formato elettronico e stampabile, destinato ad essere utilizzato quando un conducente era assente per malattia o ferie annuali o era alla guida di un altro veicolo escluso dall'ambito di applicazione, in particolare, del regolamento n.°561/2006, nel giorno in corso o nei 28 giorni precedenti. Orbene, conformemente ai considerando 3 e 4 della decisione 2009/959, tale modulo, contenuto nell'allegato a quest'ultima, è utilizzato solo in assenza di registrazioni, anche manuali, nel tachigrafo, che consentano di assicurarsi del rispetto delle disposizioni del regolamento n. 561/2006.

41 Dall'insieme delle considerazioni suesposte risulta che l'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento n. 165/2014 deve essere interpretato nel senso che non rientra nell'ambito di applicazione del divieto da esso previsto una normativa nazionale che imponga al conducente di un veicolo munito di tachigrafo digitale di produrre, come mezzo di prova sussidiario delle sue attività, qualora nel suddetto tachigrafo manchino le registrazioni automatiche e manuali, un'attestazione di attività redatta dal suo datore di lavoro conformemente al modulo contenuto nell'allegato alla decisione 2009/959.

Sulla seconda questione

42 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede se, modificando, con la decisione 2009/959, il modulo di cui all'allegato della decisione 2007/230, prevedendo ipotesi corrispondenti a periodi di assenza dalla guida più numerosi di quelli elencati all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22, tale istituzione abbia ecceduto la delega conferitale dalla disposizione in parola, con conseguente invalidità totale o parziale del modulo così modificato.

43 In primo luogo, occorre rilevare che il giudice del rinvio non esprime alcun dubbio quanto alla validità di detto modulo nella parte in cui esso include le rubriche 14, 15 e 17 che corrispondono, in forza dell'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22, ai periodi in cui il conducente era assente per malattia, era in ferie annuali o alla guida di un altro veicolo escluso dall'ambito di applicazione, segnatamente, del regolamento n. 561/2006.

44 In secondo luogo, occorre ricordare che il modulo contenuto nell'allegato della decisione 2009/959 contiene tre rubriche supplementari che consentono di menzionare i periodi in cui il conducente era in congedo o in recupero, eseguiva un lavoro diverso dalla guida o era disponibile per l'impresa, periodi elencati, rispettivamente, alle rubriche 16, 18 e 19 del suddetto modulo.

45 Se è vero che tali rubriche non sono menzionate all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22, occorre rilevare che la decisione 2009/959 ha come base giuridica non solo tale disposizione ma anche l'articolo 13 della direttiva citata, il quale, in particolare, autorizza la Commissione ad adottare, di propria iniziativa, misure di attuazione della direttiva 2006/22 volte, tra l'altro, a favorire la coerenza dei metodi seguiti dalle autorità di controllo e un'interpretazione armonizzata del regolamento n.°561/2006 tra queste ultime.

46 Come sottolineato dal considerando 3 della decisione 2009/959, è allo scopo di migliorare la realizzazione e l'efficacia dei controlli effettuati dagli Stati membri, conformemente alle disposizioni del regolamento n. 561/2006, che sono stati aggiunti nel modulo contenuto nell'allegato di tale decisione gli elementi complementari contenuti nelle rubriche 16, 18 e 19 di quest'ultimo.

47 Orbene, emerge in particolare dall'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento n. 561/2006 che il conducente deve registrare automaticamente o manualmente il periodo di riposo giornaliero o settimanale, ogni periodo di «disponibilità» nonché il tempo dedicato ad altre mansioni. Tale obbligo di registrazione si estende alla situazione in cui il conducente si è allontanato dal veicolo, conformemente all'articolo 34, paragrafo 3, primo comma, lettera b), del regolamento n. 165/2014.

48 Ne consegue che, qualora siffatte registrazioni non siano disponibili, si può esigere che il conducente fornisca la prova del rispetto delle disposizioni dei regolamenti di cui trattasi mediante la produzione delle informazioni pertinenti corrispondenti all'uno o all'altro dei periodi di cui al punto precedente della presente sentenza, sulla base del modulo contenuto nell'allegato della decisione 2009/959, allo scopo di consentire alle autorità di controllo degli Stati membri di assicurarsi, in particolare, che gli obiettivi di miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e di protezione della sicurezza stradale perseguiti da tali regolamenti siano stati rispettati.

49 Di conseguenza, dall'esame della seconda questione non è emerso alcun elemento idoneo ad inficiare la validità del modulo della Commissione contenuto nell'allegato della decisione 2009/959.

Sulle spese

50 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 34, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in**

materia sociale nel settore dei trasporti su strada, deve essere interpretato nel senso che non rientra nell'ambito di applicazione del divieto da esso previsto una normativa nazionale che imponga al conducente di un veicolo munito di tachigrafo digitale di produrre, come mezzo di prova sussidiario delle sue attività, qualora nel suddetto tachigrafo manchino le registrazioni automatiche e manuali, un'attestazione redatta dal suo datore di lavoro conformemente al modulo contenuto nell'allegato alla decisione 2009/959/UE della Commissione, del 14 dicembre 2009, che modifica la decisione 2007/230/CE relativa ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

2) **Dall'esame della seconda questione non è emerso alcun elemento idoneo ad inficiare la validità del modulo contenuto nell'allegato della decisione 2009/959.**

Firme