

Roma, 31 marzo 2014

**Circolare n. 70/2014**

**Oggetto: Autotrasporto – Tachigrafo digitale – Tempi di guida e di riposo – Nuova disciplina - Regolamento UE n. 165 del 4.2.2014, su GUCE L60 del 28.2.2014.**

Il Regolamento europeo n. 165/2014 ha introdotto una nuova disciplina sul tachigrafo digitale che abroga quella attuale (Reg. n. 3821/1985) e modifica alcune disposizioni sui tempi di guida e di riposo (Reg. n. 561/2006).

Si segnalano di seguito le principali novità contenute nel nuovo Regolamento precisando che le stesse si applicheranno in tempi diversi.

**Dal 2 marzo 2015:**

- sarà elevato a 100 chilometri (attualmente 50 chilometri) il raggio massimo entro cui può essere effettuato il trasporto con le deroghe previste sui tempi di guida e di riposo (tra cui quella sui trasporti effettuati da veicoli di peso inferiore a 7,5 tonnellate impiegati dai fornitori di servizi postali universali);
- saranno esonerati dall'osservanza dei tempi di guida e di riposo i trasporti in conto proprio con veicoli di peso inferiore a 7,5 tonnellate effettuati entro un raggio di 100 chilometri dal luogo in cui si trova l'impresa.

**Dal 2 marzo 2016:**

- saranno introdotti i cosiddetti *tachigrafi intelligenti* che permetteranno alla polizia stradale di individuare la posizione del veicolo e di leggere i dati registrati nel tachigrafo anche a distanza attraverso un sistema di navigazione satellitare. I nuovi tachigrafi saranno montati sui veicoli di nuova immatricolazione solo dopo che la Commissione avrà stabilito le specifiche tecniche dei nuovi apparecchi;
- le imprese di trasporto dovranno garantire ai propri conducenti una *formazione adeguata* circa il corretto funzionamento dei tachigrafi (non solo quindi fornire istruzioni adeguate ed effettuare controlli periodici). Ferma restando la possibilità di considerare le imprese di trasporto pienamente responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, gli Stati membri potranno limitare tale responsabilità subordinandola all'inosservanza del predetto obbligo formativo da parte dell'impresa.

Daniela Dringoli

Responsabile di Area

*Per riferimenti confronta circ.ri conf.li nn.34/2014 e 102/2006*

*Allegato uno*

*Lc/lc*

© CONFETRA - La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

## I

(Atti legislativi)

## REGOLAMENTI

## 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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio <sup>(3)</sup> stabilisce disposizioni relative alla costruzione, all'installazione,

<sup>(1)</sup> GU C 43 del 15.2.2012, pag. 79.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 3 luglio 2012 (GU C 349 E del 29.11.2013, pag. 105) e posizione del Consiglio in prima lettura del 15 novembre 2013 (GU C 360 del 10.12.2013, pag. 66). Posizione del Parlamento europeo del 15 gennaio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).

all'uso e alla prova dei tachigrafi. Esso è stato sostanzialmente modificato in più occasioni. Per garantire una maggiore chiarezza, è opportuno pertanto semplificare e ristrutturare le sue disposizioni principali.

(2) L'esperienza ha dimostrato che, per garantire l'efficacia ed efficienza del sistema del tachigrafo, è opportuno migliorarne alcuni elementi tecnici e alcune procedure di controllo.

(3) Determinati veicoli sono soggetti a un'esenzione dalle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>. Per garantire la coerenza, dovrebbe essere possibile esonerare tali veicoli anche dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

(4) I tachigrafi dovrebbero essere installati sui veicoli cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006. Alcuni veicoli dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento, al fine di introdurre una certa flessibilità, in particolare per i veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa, a condizione che la guida di tali veicoli non costituisca l'attività principale del conducente. Al fine di garantire la coerenza tra le esenzioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006 e per ridurre gli oneri amministrativi che gravano sulle imprese di trasporto rispettando al contempo gli obiettivi di tale regolamento, è opportuno rivedere alcune massime distanze consentite stabilite in tali esenzioni.

<sup>(4)</sup> 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 il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (5) La Commissione esaminerà la possibilità di prorogare il periodo di validità dell'adattatore per i veicoli M1 e N1 fino al 2015 e valuterà ulteriormente la possibilità di una soluzione a lungo termine per i veicoli M1 e N1 prima del 2015.
- (6) La Commissione dovrebbe prendere in considerazione l'installazione di sensori di peso nei veicoli commerciali pesanti e dovrebbe valutare il contributo che tali sensori possono offrire ad un migliore rispetto della normativa in materia di trasporto stradale.
- (7) L'uso dei tachigrafi collegato a un sistema di navigazione satellitare globale è un mezzo adeguato e conveniente per registrare automaticamente la posizione di un veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero al fine di coadiuvare gli agenti durante i controlli ed è pertanto opportuno disporlo.
- (8) Nella sentenza emessa nella causa C-394/92 <sup>(1)</sup>, *Michielsen e Geybels Transport Service*, la Corte di giustizia ha fornito una definizione della nozione di «periodo di lavoro giornaliero» e le autorità di controllo dovrebbero interpretare le disposizioni del presente regolamento alla luce di tale definizione. Il «periodo di lavoro giornaliero» ha inizio nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, alla fine del periodo di riposo la cui durata non sia inferiore a nove ore. Esso termina all'inizio di un periodo di riposo giornaliero o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, all'inizio di un periodo di riposo di almeno nove ore consecutive.
- (9) La direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> richiede che gli Stati membri svolgano un numero minimo di controlli su strada. La comunicazione a distanza tra l'apparecchio di controllo e le autorità preposte ai controlli ai fini dei controlli su strada agevola i controlli su strada mirati, consentendo di ridurre gli oneri amministrativi creati dai controlli casuali sulle imprese di trasporti ed è pertanto opportuno disporla.
- (10) I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) possono contribuire a rispondere alle sfide cui deve far fronte la politica dei trasporti europea, quali l'aumento dei volumi dei trasporti su strada e della congestione, e l'aumento del consumo di energia. Pertanto è opportuno prevedere interfacce standardizzate sui tachigrafi per assicurare la loro interoperabilità con le applicazioni ITS.
- (11) Dovrebbe essere attribuita la priorità allo sviluppo di applicazioni che aiutino i conducenti ad interpretare i dati memorizzati nel tachigrafo, mettendoli così in condizione di ottemperare alla normativa sociale.
- (12) La sicurezza del tachigrafo e del relativo sistema è essenziale per garantire che siano prodotti dati affidabili. È pertanto opportuno che i produttori progettino, provino e rivedano periodicamente il tachigrafo in tutte le fasi del suo ciclo di vita per prevenire, rilevare, e limitare le vulnerabilità in materia di sicurezza.
- (13) Le prove sul campo del tachigrafo non ancora omologato consentono di verificare gli apparecchi in situazioni reali prima della loro introduzione su vasta scala, consentendo in tal modo miglioramenti più rapidi. Pertanto, è opportuno consentire le prove sul campo, a condizione che la partecipazione a tali prove e la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006 siano monitorate e controllate in maniera effettiva.
- (14) Data l'importanza di mantenere il livello più elevato possibile di sicurezza, i certificati di sicurezza dovrebbero essere rilasciati da un organismo di certificazione riconosciuto dal comitato di gestione nel quadro dell'«Accordo sul reciproco riconoscimento dei certificati di valutazione della sicurezza delle tecnologie dell'informazione» del gruppo di alti funzionari competente in materia di sicurezza dei sistemi d'informazione (SOG-IS). Nel contesto delle relazioni internazionali con i paesi terzi, la Commissione non dovrebbe riconoscere alcun organismo di certificazione ai fini del presente regolamento a meno che tale organismo non presenti condizioni di valutazione di sicurezza equivalenti a quelle previste dall'accordo sul reciproco riconoscimento. Al riguardo, si dovrebbe fare affidamento sul parere del comitato di gestione.
- (15) Gli installatori e le officine svolgono un ruolo importante nella sicurezza dei tachigrafi. È opportuno pertanto stabilire alcuni requisiti minimi per la loro omologazione, affidabilità e verifica. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero prendere misure adeguate per garantire la prevenzione dei conflitti di interessi tra gli installatori o le officine e le imprese di trasporti. Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri garantiscano la loro omologazione, il loro controllo e la loro certificazione secondo le procedure definite nel regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, purché siano rispettati i criteri minimi di cui al presente regolamento.
- (16) Al fine di garantire un esame e un controllo più efficaci delle carte del conducente e per agevolare le funzioni dei funzionari di controllo, è opportuno istituire dei registri elettronici nazionali e adottare disposizioni per l'interconnessione di tali registri.

<sup>(1)</sup> Racc. 1994 pag. I-2497.

<sup>(2)</sup> Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva n. 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

- (17) Al momento del controllo dell'univocità delle carte del conducente, gli Stati membri dovrebbero utilizzare le procedure di cui alla raccomandazione 2010/19/UE della Commissione <sup>(1)</sup>.
- (18) È opportuno prendere in considerazione la situazione particolare in cui uno Stato membro deve poter rilasciare a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro né in un paese parte contraente dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada del 1° luglio 1970 (accordo AETR) una carta del conducente temporanea, non rinnovabile. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento.
- (19) Inoltre, dovrebbe essere possibile per gli Stati membri rilasciare carte del conducente a conducenti residenti nel proprio territorio anche qualora i trattati non si applichino a talune parti di detto territorio. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento.
- (20) I funzionari di controllo sono affrontano sfide continue dovute alle modifiche apportate al tachigrafo e alle nuove tecniche di manipolazione. Al fine di assicurare un controllo più efficace e migliorare l'armonizzazione degli approcci di controllo in tutta l'Unione, è opportuno adottare una metodologia comune per la formazione iniziale e continua dei funzionari di controllo.
- (21) La registrazione di dati da parte del tachigrafo, nonché le tecnologie in fase di sviluppo per la registrazione dei dati sulla posizione, la comunicazione a distanza e l'interfaccia con gli ITS comporta il trattamento di dati personali. Di conseguenza, si applicano le pertinenti norme dell'Unione, in particolare quelle stabilite dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> e dalla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (22) Per consentire una leale concorrenza nello sviluppo di applicazioni connesse al tachigrafo, i diritti di proprietà intellettuale e i brevetti relativi alla trasmissione di dati in entrata o in uscita dal tachigrafo dovrebbero essere accessibili per tutti a titolo gratuito.
- (23) Ove applicabile, i dati scambiati durante le comunicazioni con le autorità di controllo negli Stati membri dovrebbero essere conformi alle norme internazionali pertinenti quali la serie di norme correlate alla comunicazione dedicata a corto raggio e definite dal Comitato europeo di normazione.
- (24) Per garantire una concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti su strada e per dare un chiaro segnale ai conducenti e alle imprese di trasporto, gli Stati membri dovrebbero imporre, conformemente alle categorie di violazioni definite nella direttiva 2006/22/CE, sanzioni efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie, fatto salvo il principio di sussidiarietà.
- (25) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che la selezione dei veicoli da sottoporre a controllo sia effettuata senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente, o sul paese in cui il veicolo commerciale è immatricolato o messo in circolazione.
- (26) Nell'interesse di un'applicazione chiara, efficace, proporzionale e uniforme delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, le autorità degli Stati membri dovrebbero applicare le regole in modo uniforme.
- (27) Ciascuno Stato membro dovrebbe informare la Commissione di eventuali scoperte da esso effettuate in merito alla disponibilità di dispositivi o di installazioni fraudolenti di manipolazione del tachigrafo, anche quelli offerti attraverso Internet, e la Commissione dovrebbe informarne tutti gli altri Stati membri.
- (28) La Commissione dovrebbe continuare a mantenere il suo help desk via Internet, che consente ai conducenti, alle imprese di trasporti, alle autorità preposte ai controlli e agli installatori, alle officine autorizzate e ai costruttori del veicolo di sottoporre questioni e preoccupazioni attinenti al tachigrafo digitale, anche relativamente a nuovi tipi di manipolazioni o di frode.

<sup>(1)</sup> Raccomandazione 2010/19/UE della Commissione, del 13 gennaio 2010, relativa allo scambio sicuro di dati elettronici tra Stati membri per verificare l'univocità delle carte del conducente emesse (GU L 9 del 14.1.2010, pag. 10).

<sup>(2)</sup> Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

<sup>(3)</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

(29) Attraverso gli adattamenti dell'accordo AETR, l'uso del tachigrafo digitale è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi firmatari dell'accordo AETR. Poiché tali paesi sono interessati direttamente dalle modifiche introdotte dal presente regolamento, essi dovrebbero poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche, anche relativamente al sistema di scambio di informazioni sulle carte dei conducenti e sulle carte dell'officina. È pertanto opportuno istituire un forum sul tachigrafo.

- (30) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione in materia di requisiti, funzioni di visualizzazione e di segnalazione e omologazione dei tachigrafi, nonché in materia di disposizioni dettagliate per i tachigrafi intelligenti; le procedure da seguire per condurre test sul campo e i moduli da utilizzare al fine di monitorare tali test; il modulo tipo per la giustificazione scritta della rimozione dei sigilli; le procedure comuni e specifiche necessarie per l'interconnessione dei registri elettronici; e le metodologie in cui si precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (31) Gli atti di esecuzione adottati ai fini del presente regolamento, che sostituiranno le disposizioni di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 e altre misure di esecuzione dovrebbero essere adottati entro il 2 marzo 2016. Tuttavia, se per una qualche ragione tali atti di esecuzione non fossero adottati in tempo utile, misure transitorie dovrebbero garantire la necessaria continuità.
- (32) Gli atti di esecuzione di cui al presente regolamento non dovrebbero essere adottati dalla Commissione qualora il comitato di cui al presente regolamento non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (33) Nel contesto dell'applicazione dell'accordo AETR, i riferimenti al regolamento (CEE) n. 3821/85 dovrebbero essere intesi come riferimenti al presente regolamento. L'Unione esaminerà le misure necessarie da adottare in sede di Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per assicurare la necessaria coerenza tra il presente regolamento e l'accordo AETR.
- (34) Conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha espresso un parere il 5 ottobre 2011 <sup>(3)</sup>.
- (35) È pertanto opportuno abrogare il regolamento (CEE) n. 3821/85,

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

<sup>(3)</sup> GU C 37 del 10.2.2012, pag. 6.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

### PRINCIPI, AMBITO D'APPLICAZIONE E REQUISITI

#### Articolo 1

##### Oggetto e principi

1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, alla direttiva 2002/15/CE <sup>(4)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio e alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio <sup>(5)</sup>.

I tachigrafi rispondono, per quanto riguarda le loro condizioni di costruzione, di installazione, di uso e di controllo, alle prescrizioni del presente regolamento.

2. Il presente regolamento stabilisce le condizioni e i requisiti applicabili all'utilizzo delle informazioni e dei dati, diversi dai dati personali, registrati, elaborati o memorizzati dai tachigrafi per fini diversi dalla verifica di conformità agli atti di cui al paragrafo 1.

#### Articolo 2

##### Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006.

2. 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;
- b) «unità di bordo», il tachigrafo escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza del presente regolamento; l'unità di bordo è costituita, tra l'altro, da un'unità di elaborazione, una memoria di dati, una funzione di misurazione del tempo, due interfacce per carte intelligenti (per conducente e secondo conducente), una stampante, un dispositivo di visualizzazione, connettori e dispositivi per l'immissione di dati da parte dell'utente;

<sup>(4)</sup> 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 L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

<sup>(5)</sup> Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

- c) «sensore di movimento», una parte del tachigrafo che fornisce un segnale rappresentativo della velocità del veicolo e/o della distanza percorsa;
- 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;
- i) «carta di controllo», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e, facoltativamente, il funzionario di controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati, nelle carte del conducente e, facoltativamente, nelle carte dell'officina per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;
- j) «carta dell'azienda», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'impresa di trasporto stradale che deve usare veicoli muniti di tachigrafo, che identifica l'impresa di trasporto e consente la visualizzazione, il trasferimento e la stampa dei dati archiviati nel tachigrafo che sono stati bloccati da tale impresa di trasporto;
- k) «carta dell'officina», una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro al personale designato di un produttore di tachigrafi, un installatore, un costruttore di veicoli o un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibratura e l'attivazione dei tachigrafi e/o il loro trasferimento;
- l) «attivazione», la fase in cui il tachigrafo diventa pienamente operativo e in grado di assolvere a tutte le sue funzioni, comprese quelle di sicurezza, tramite l'uso di una carta dell'officina;
- m) «calibratura» del tachigrafo digitale, l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo, compresa l'identificazione e le caratteristiche del veicolo, da conservare nella memoria di dati tramite l'uso di una carta dell'officina;
- n) «trasferimento», la copia, unitamente alla firma digitale, di una parte o di una serie completa di file di dati, registrati nella memoria di dati dell'unità di bordo o nella memoria della carta tachigrafica, a condizione che tale procedura non modifichi o cancelli i dati memorizzati;
- o) «anomalia», un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante da un tentativo di frode;
- p) «guasto», un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente risultante dal cattivo o mancato funzionamento di un apparecchio;
- q) «installazione», montaggio di un tachigrafo su un veicolo;
- r) «carta non valida», una carta individuata come difettosa, o la cui autenticazione iniziale è stata respinta, ovvero la cui data di inizio di validità non è ancora stata raggiunta, o la cui data di scadenza è stata superata;
- s) «controllo periodico», un insieme di operazioni effettuate per verificare il corretto funzionamento del tachigrafo, la corrispondenza tra le impostazioni e i parametri del veicolo e l'assenza di un eventuale collegamento del tachigrafo a dispositivi di manipolazione;
- t) «riparazione», qualunque riparazione di un sensore di movimento o di un'unità di bordo che comporta l'interruzione dell'alimentazione di energia o del suo collegamento ad altri componenti del tachigrafo, ovvero l'apertura del sensore di movimento o dell'unità di bordo;
- u) «omologazione», la procedura in base alla quale uno Stato membro, ai sensi dell'articolo 13, certifica che il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica da immettere nel mercato soddisfano i requisiti del presente regolamento;
- v) «interoperabilità», la capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali sottostanti di scambiare dati e di condividere informazioni;
- w) «interfaccia», strumento posto tra sistemi che fornisce i mezzi attraverso i quali detti sistemi possono collegarsi e interagire;
- x) «misurazione del tempo», una registrazione digitale permanente del tempo (data e ora) universale coordinato (UTC);
- y) «regolazione dell'ora», regolazione automatica dell'ora ad intervalli regolari ed entro un margine di tolleranza massimo di un minuto o una regolazione effettuata durante la calibratura;

z) «standard aperto», uno standard definito in un documento contenente le relative specifiche disponibile gratuitamente o a un prezzo simbolico, che può essere copiato, divulgato o usato a titolo gratuito o previo pagamento di un importo simbolico.

### Articolo 3

#### Ambito di applicazione

1. I tachigrafi sono installati e utilizzati sui veicoli immatricolati in uno Stato membro adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci e a cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.

2. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.

3. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006; essi ne informano immediatamente la Commissione.

4. Dopo quindici anni dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma degli articoli 8, 9 e 10, i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal relativo Stato membro di immatricolazione sono muniti di un siffatto tachigrafo.

5. Gli Stati membri possono disporre per i trasporti nazionali l'installazione e l'utilizzazione di tachigrafi, in conformità del presente regolamento, in qualsiasi veicolo per il quale dette installazione e utilizzazione non siano altrimenti richieste a norma del paragrafo 1.

### Articolo 4

#### Requisiti e dati da registrare

1. I tachigrafi, compresi i componenti esterni, le carte tachigrafiche e i fogli di registrazione soddisfano rigorosi requisiti tecnici o di altro genere in modo da consentire la corretta attuazione del presente regolamento.

2. Il tachigrafo e le carte tachigrafiche sono conformi ai seguenti requisiti.

Essi:

— registrano dati relativi al conducente, alla sua attività e al veicolo che siano accurati e attendibili,

— sono sicuri, specialmente al fine di garantire l'integrità e l'origine della fonte dei dati registrati dalle unità di bordo e dai sensori di movimento e da essi ricavati,

— sono interoperabili tra le varie generazioni di unità di bordo e carte tachigrafiche,

— consentono una efficace verifica di conformità al presente regolamento e ad altri atti giuridici,

— sono di facile impiego.

3. I tachigrafi digitali registrano i seguenti dati:

a) distanza percorsa e velocità del veicolo;

b) misurazione del tempo;

c) punti di posizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1;

d) identità del conducente;

e) attività del conducente;

f) dati di controllo, di calibratura e di riparazione del tachigrafo, inclusa l'identificazione dell'officina;

g) anomalie e guasti.

4. I tachigrafi analogici registrano almeno i dati di cui al paragrafo 3, lettere a), b) ed e).

5. L'accesso ai dati memorizzati nel tachigrafo e nella carta tachigrafica possono essere concessi in qualsiasi momento:

a) alle autorità di controllo competenti;

b) all'impresa di trasporto interessata, affinché possa assolvere ai propri obblighi di legge, in particolare quelli di cui agli articoli 32 e 33.

6. I dati sono trasferiti nel minor tempo possibile alle imprese di trasporto o ai conducenti.

7. I dati registrati dal tachigrafo che è possibile trasmettere o raccogliere tramite il tachigrafo, mediante connessione senza fili o elettronicamente, sono resi sotto forma compatibile con i protocolli disponibili al pubblico secondo quanto definito negli standard aperti.

8. Onde assicurare che i tachigrafi e le carte tachigrafiche rispondano ai principi e ai requisiti del presente regolamento, in particolare del presente articolo, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo, prevedendo in particolare i mezzi tecnici relativi alle modalità di adempimento dei suddetti requisiti. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

9. Le disposizioni di cui al paragrafo 8 si basano, laddove sia opportuno, su norme e garantiscono l'interoperabilità e la compatibilità tra le varie versioni e generazioni di unità di bordo e tutte le carte tachigrafiche.

#### Articolo 5

##### Funzioni del tachigrafo digitale

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,
- calibratura,
- registrazione automatica dei punti di posizione di cui all'articolo 8, paragrafo 1,
- verifica delle attività di controllo,
- rilevamento e registrazione di anomalie e guasti,
- lettura della memoria di dati e registrazione e memorizzazione nella memoria di dati,
- lettura delle carte tachigrafiche e registrazione e memorizzazione nelle carte tachigrafiche,
- visualizzazione, segnalazione, stampa e trasferimento di dati verso dispositivi esterni,
- regolazione dell'ora e misurazione del tempo,
- comunicazione a distanza,
- gestione dei blocchi di un'impresa,
- prove incorporate e prove automatiche.

#### Articolo 6

##### Visualizzazione e segnalazione

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:

a) ora;

b) modalità di funzionamento;

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/riposi o interruzione la durata di tale attività (a partire dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso;

d) dati relativi alle segnalazioni;

e) dati relativi all'accesso guidato da menù.

Possono essere visualizzate altre informazioni, a condizione che siano chiaramente distinte da quelle di cui al presente paragrafo.

3. Al fine di agevolare il rispetto della legislazione applicabile, i tachigrafi digitali inviano ai conducenti un segnale di avviso quando rilevano un'anomalia e/o un guasto e prima del superamento del periodo massimo di guida continuo consentito.

4. I segnali sono visivi e possono essere anche acustici. I segnali di avviso hanno una durata di almeno 30 secondi, a meno che l'utente non confermi di averne preso atto premendo un tasto qualsiasi del tachigrafo. La causa della segnalazione deve essere visualizzata e deve rimanere visibile fino a quando l'utente non abbia confermato di averne preso atto mediante l'uso di un apposito tasto o comando del tachigrafo.

5. Onde assicurare che i tachigrafi rispondano ai requisiti del presente articolo in materia di visualizzazione e segnalazione, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.



## Articolo 7

### Protezione dei dati

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006, conformemente alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE e sotto la supervisione dell'autorità di controllo dello Stato membro di cui all'articolo 28 della direttiva 95/46/CE.

2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006, in conformità con il paragrafo 1, per quanto riguarda:

- l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8,
  - l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9,
  - l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10,
  - lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi,
  - la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.
3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini del presente regolamento.
4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.

## CAPO II

### TACHIGRAFO INTELLIGENTE

## Articolo 8

### Registrazione della posizione del veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero

1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei seguenti punti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero,
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida,

- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

2. Riguardo alla connessione del tachigrafo a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare, di cui al paragrafo 1, si fa uso unicamente delle connessioni ai servizi che gestiscono un servizio di posizionamento a titolo gratuito. Nel tachigrafo non sono archiviati permanentemente altri dati oltre a quelli espressi, ove possibile, in coordinate geografiche, per la determinazione dei luoghi di cui al paragrafo 1. I dati sulla posizione che devono essere temporaneamente memorizzati per consentire la registrazione automatica dei punti di cui al paragrafo 1 o per dare impulso al sensore di movimento non sono accessibili ad alcun utente e sono automaticamente cancellati non appena cessano di essere necessari alle suddette operazioni.

## Articolo 9

### Diagnosi precoce remota di eventuale manomissione o uso improprio

1. Al fine di agevolare i controlli su strada mirati da parte delle autorità di controllo competenti, i tachigrafi installati sui veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11 possono comunicare con tali autorità mentre il veicolo è in movimento.

2. Dopo quindici anni dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma del presente articolo e degli articoli 8 e 10, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo dell'apparecchiatura per la diagnosi precoce remota necessaria per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle loro disposizioni e strategie specifiche in materia di attuazione. Fino a quel momento, gli Stati membri possono decidere se dotare le loro autorità di controllo di tale apparecchiatura per la diagnosi precoce remota.

3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo competenti autorizzate ad accertare le violazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.

4. I dati scambiati durante la comunicazione sono limitati ai dati necessari ai fini dei controlli su strada mirati dei veicoli muniti di un tachigrafo potenzialmente manomesso o usato impropriamente. Tali dati si riferiscono alle seguenti anomalie o dati registrati dal tachigrafo:

- il più recente tentativo di violazione della sicurezza,

- la più lunga interruzione dell'alimentazione di energia,
- guasto del sensore,
- errore dei dati di movimento,
- dati contrastanti sul movimento del veicolo,
- guida in assenza di una carta valida,
- inserimento della carta durante la guida,
- dati relativi alla regolazione dell'ora,
- dati relativi alla calibratura, comprese le date delle due calibrature più recenti,
- numero d'immatricolazione del veicolo,
- velocità registrata dal tachigrafo.

5. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini della verifica della conformità al presente regolamento. Non sono trasmessi a entità diverse dalle autorità che controllano i periodi di guida e di riposo e da organi giudiziari, nel contesto di un procedimento giudiziario in corso.

6. I dati possono essere memorizzati unicamente dalle autorità di controllo per la durata di un controllo su strada e vengono eliminati al più tardi tre ore dopo la loro trasmissione a meno che non indichino un'eventuale manomissione o un eventuale uso improprio del tachigrafo. Se nel corso della fase successiva del controllo su strada la manomissione o l'uso improprio non sono confermati, i dati trasmessi sono eliminati.

7. Le imprese di trasporto che utilizzano il veicolo sono tenute a informare i conducenti della possibilità di una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce di eventuale manomissione o uso improprio dei tachigrafi.

8. Una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce del tipo descritto nel presente articolo non può in alcun caso determinare l'automatica applicazione di ammende o penali per il conducente o l'impresa di trasporto. L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, può decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sul tachigrafo. L'esito della comunicazione remota non preclude l'effettuazione di controlli casuali su strada da parte delle autorità competenti, sulla base del sistema di classificazione del rischio introdotto dall'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

#### Articolo 10

##### Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti

I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui

all'articolo 11 possono essere muniti di interfacce standardizzate che consentono di usare i dati registrati o generati dal tachigrafo nel modo funzionamento, mediante un dispositivo esterno, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) l'interfaccia non pregiudica l'autenticità e l'integrità dei dati del tachigrafo;
- b) l'interfaccia è conforme alle norme dettagliate di cui all'articolo 11;
- c) il dispositivo esterno connesso all'interfaccia ha accesso ai dati personali, inclusi i dati relativi alla geolocalizzazione, solo previo consenso documentabile del conducente cui i dati si riferiscono.

#### Articolo 11

##### Norme dettagliate per i tachigrafi intelligenti

Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

Tali norme dettagliate di cui al primo comma:

- a) per quanto concerne le funzionalità del tachigrafo intelligente di cui al presente capo, esse includono i requisiti necessari per garantire la sicurezza, l'accuratezza e l'affidabilità dei dati quali forniti al tachigrafo dal servizio di posizionamento satellitare e dalla tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 8 e 9;
- b) specificano le diverse condizioni e requisiti affinché il servizio di posizionamento satellitare e della tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 8 e 9 sia esterno o integrato nel tachigrafo e, qualora sia esterno, specificano le condizioni di uso del segnale di posizionamento satellitare come secondo sensore di movimento;
- c) specificano gli standard necessari per l'interfaccia di cui all'articolo 10. Siffatti standard possono includere una norma in materia di distribuzione di diritti di accesso ai conducenti, alle officine, alle imprese di trasporto e di ruoli relativi al controllo dei dati registrati dal tachigrafo che si basano su un sistema di autenticazione/autorizzazione definito per l'interfaccia, come un certificato per ciascun livello di accesso, e fatta salva la sua fattibilità tecnica.

## CAPO III

**OMOLOGAZIONE**

## Articolo 12

**Applicazioni**

1. I produttori o i loro agenti presentano una domanda di omologazione di un tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica alle autorità di omologazione designate a tale scopo da ciascuno Stato membro.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 2 marzo 2015 la denominazione e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1, e successivamente forniscono aggiornamenti, in funzione delle necessità. La Commissione pubblica un elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet e la mantiene aggiornata.

3. Una domanda di omologazione è accompagnata dalle specifiche appropriate, ivi incluse le necessarie informazioni sui sigilli, e dai certificati di sicurezza, funzionalità e interoperabilità. Il certificato di sicurezza è rilasciato da un organismo di certificazione riconosciuto designato dalla Commissione.

I certificati di funzionalità è rilasciato al produttore dall'autorità competente per l'omologazione.

Il certificato di interoperabilità è rilasciato da un unico laboratorio sotto l'autorità e la responsabilità della Commissione.

4. Per il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica:

a) il certificato di sicurezza, relativamente all'unità di bordo, alle carte tachigrafiche, al sensore di movimento e alla connessione al ricevitore GNSS, ove il GNSS non sia integrato nelle unità di bordo, attesta quanto segue:

i) la conformità con gli obiettivi di sicurezza;

ii) l'espletamento delle seguenti funzioni di sicurezza: identificazione e autenticazione, autorizzazione, riservatezza, responsabilità, integrità, verifica, accuratezza e affidabilità del servizio;

b) il certificato di funzionalità attesta che l'articolo collaudato soddisfa i pertinenti requisiti a livello di funzioni svolte, di caratteristiche ambientali, di caratteristiche di compatibilità elettromagnetica, di conformità ai requisiti fisici e ad altri standard applicabili;

c) il certificato di interoperabilità attesta che l'articolo collaudato è pienamente interoperabile con i necessari modelli di tachigrafi o carte tachigrafiche.

5. Eventuali modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione devono essere notificati all'autorità che ha omologato l'apparecchio prima della loro attuazione. Tale autorità conferma al produttore l'estensione dell'omologazione oppure richiede un aggiornamento o una conferma dei certificati funzionale, di sicurezza e/o di interoperabilità pertinenti.

6. Non è possibile presentare una domanda relativa a qualunque tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica a più di uno Stato membro.

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate di applicazione uniforme del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

## Articolo 13

**Concessione dell'omologazione**

Ogni Stato membro concede l'omologazione a qualsiasi modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica conforme alle prescrizioni di cui agli articoli 4 e 11 sempre che lo Stato membro sia in grado di controllare la conformità della produzione al modello omologato.

Ogni modifica o aggiunta a un modello omologato, deve ricevere un'ulteriore omologazione dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione iniziale.

## Articolo 14

**Marchio di omologazione**

Gli Stati membri assegnano al richiedente un marchio di omologazione in conformità di un modello prestabilito per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica da essi omologato ai sensi dell'articolo 13 e dell'allegato II. Tali modelli sono adottati dalla Commissione, mediante atti di esecuzione, in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

## Articolo 15

**Omologazione o rifiuto**

Le autorità competenti dello Stato membro alle quali è stata presentata la domanda di omologazione trasmettono a quelle degli altri Stati membri, entro il termine di un mese, una copia della scheda di omologazione corredata di una copia dei documenti descrittivi necessari, anche con riguardo ai sigilli, per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica che esse omologano. Qualora le autorità competenti non concedano l'omologazione, comunicano il rifiuto dell'omologazione alle autorità degli altri Stati membri, insieme con la motivazione della decisione.

*Articolo 16***Conformità dell'apparecchio all'omologazione**

1. Qualora lo Stato membro che ha proceduto all'omologazione di cui all'articolo 13 constati che delle unità di bordo, dei sensori di movimento, dei fogli di registrazione o delle carte tachigrafiche recanti il marchio di omologazione da esso assegnato non sono conformi al modello che ha omologato, esso adotta le misure necessarie per assicurare la conformità della fabbricazione al modello omologato. Le misure adottate possono giungere, se necessario, fino al ritiro dell'omologazione.

2. Lo Stato membro che ha accordato un'omologazione deve revocarla se l'unità di bordo, il sensore di movimento, il foglio di registrazione o la carta tachigrafica che hanno formato oggetto dell'omologazione non sono conformi al presente regolamento o presentano, nell'uso, un difetto di ordine generale che li renda inadatti alla loro destinazione.

3. Se lo Stato membro che ha accordato un'omologazione è informato da un altro Stato membro dell'esistenza di uno dei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, esso adotta, dopo aver consultato lo Stato membro notificante, le misure previste nei suddetti paragrafi, fatto salvo il paragrafo 5.

4. Lo Stato membro che constata l'esistenza di uno dei casi previsti al paragrafo 2 può sospendere l'immissione sul mercato e la messa in servizio dell'unità di bordo, del sensore di movimento, del foglio di registrazione o della carta tachigrafica interessati fino a nuovo avviso. Lo stesso avviene nei casi previsti al paragrafo 1 per le unità di bordo, i sensori di movimento, i fogli di registrazione o le carte tachigrafiche dispensati dalla verifica UE iniziale, se il produttore, dopo essere stato avvertito, non li rende conformi al modello omologato o alle prescrizioni del presente regolamento.

In ogni caso le autorità competenti degli Stati membri si informano reciprocamente e informano la Commissione, entro un mese, della revoca di un'omologazione precedentemente accordata o di qualsiasi altra misura presa in conformità dei paragrafi 1, 2 o 3, nonché dei motivi che giustificano tali provvedimenti.

5. Qualora uno Stato membro che ha concesso un'omologazione contesti l'esistenza di uno dei casi previsti dai paragrafi 1 e 2, di cui è stato informato, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la vertenza e ne tengono informata la Commissione.

Qualora, nel termine di quattro mesi dal momento della notifica di cui al paragrafo 3, i contatti tra gli Stati membri non abbiano condotto a un accordo, la Commissione, dopo aver consultato gli esperti di tutti gli Stati membri ed esaminato tutti i fattori pertinenti, quali i fattori economici e tecnici, adotta, entro un termine di sei mesi dalla scadenza di tale periodo di quattro mesi, una decisione che viene notificata agli Stati membri interessati e comunicata contemporaneamente agli altri Stati membri. In ciascun caso la Commissione fissa il termine per l'esecuzione della propria decisione.

*Articolo 17***Omologazione dei fogli di registrazione**

1. Il richiedente dell'omologazione per un modello di foglio di registrazione precisa nel modulo di domanda il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il foglio di registrazione in questione è destinato a essere utilizzato e fornisce, per il collaudo del foglio di registrazione, un apparecchio adeguato del (dei) tipo(i) appropriato(i).

2. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro indicano, sulla scheda di omologazione del modello di foglio di registrazione, il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il modello di foglio di registrazione può essere utilizzato.

*Articolo 18***Giustificazione delle decisioni di rifiuto**

Ogni decisione di rifiuto o di ritiro dell'omologazione di un modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica adottata in base al presente regolamento è motivata in maniera dettagliata. Essa è notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso offerte dalla legislazione vigente nello Stato membro in questione e dei termini per la presentazione dei ricorsi stessi.

*Articolo 19***Riconoscimento dei tachigrafi omologati**

Gli Stati membri non rifiutano l'immatricolazione né vietano la messa in circolazione o l'uso dei veicoli muniti di tachigrafo per motivi riguardanti tale apparecchio, se quest'ultimo è munito del marchio di omologazione di cui all'articolo 14 e della targhetta di installazione di cui all'articolo 22, paragrafo 4.

*Articolo 20***Sicurezza**

1. I produttori progettano, collaudano ed esaminano le unità di bordo, i sensori di movimento e le carte tachigrafiche messi in produzione in modo da rilevare le vulnerabilità che emergono in tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto e impedire o limitare il loro possibile sfruttamento. La frequenza dei test è stabilita, entro un periodo massimo di due anni, dallo Stato membro che ha emesso la scheda di omologazione.

2. A tal fine, i produttori presentano la documentazione necessaria per l'analisi di vulnerabilità all'organismo di certificazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3.

3. Ai fini del paragrafo 1 l'organismo di certificazione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, effettua test sulle unità di bordo, sui sensori di movimento e sulle carte tachigrafiche per confermare che le vulnerabilità note non possano essere sfruttate da singoli in possesso di conoscenze di dominio pubblico.

4. Se, nel corso dei test di cui al paragrafo 1, si rilevano vulnerabilità in elementi del sistema (unità di bordo, sensori di movimento e carte tachigrafiche), la loro immissione sul mercato non è autorizzata. Se nel corso delle prove di cui al paragrafo 3 si rilevano vulnerabilità riguardo a elementi già sul mercato, il produttore o l'organismo di certificazione ne informano le autorità competenti dello Stato membro che ha concesso l'omologazione. Le suddette autorità competenti adottano tutte le misure necessarie affinché il problema sia affrontato, in particolare da parte del produttore, e informa immediatamente la Commissione delle vulnerabilità rilevate e delle misure previste o adottate, compresa, ove necessario, la revoca dell'omologazione in conformità con l'articolo 16, paragrafo 2.

#### Articolo 21

##### Test sul campo

1. Gli Stati membri possono autorizzare test sul campo per i tachigrafi che non sono stati ancora omologati. Tali autorizzazioni dei test sul campo formano oggetto di riconoscimento reciproco da parte degli Stati membri.

2. I conducenti e le imprese di trasporto che partecipano ai test sul campo devono ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 561/2006. Al fine di dimostrare la conformità, i conducenti devono seguire la procedura descritta nell'articolo 35, paragrafo 2, del presente regolamento.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure da seguire per condurre test sul campo e i moduli da utilizzare al fine di monitorare tali test. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

#### CAPO IV

### INSTALLAZIONE E ISPEZIONI

#### Articolo 22

##### Installazione e riparazione

1. Sono autorizzati a effettuare le operazioni di installazione e riparazione dei tachigrafi soltanto gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati a tal fine dalle autorità competenti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 24.

2. Gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati sigillano il tachigrafo, conformemente alle specifiche incluse nella scheda di omologazione di cui all'articolo 15, dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, in modo da assicurare che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.

3. L'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli autorizzato appone un marchio particolare sui sigilli apposti e inoltre, per i tachigrafi digitali, inserisce i dati elettronici di sicurezza che consentono i controlli di autenticazione. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro trasmettono alla Commissione il registro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza

utilizzati, nonché le necessarie informazioni relative a tali dati. La Commissione, su richiesta, rende accessibili tali informazioni agli Stati membri.

4. Al fine di assicurare che l'installazione del tachigrafo è stata effettuata conformemente alle prescrizioni del presente regolamento una targhetta di installazione è apposta in modo da essere chiaramente visibile ed agevolmente accessibile.

5. I componenti del tachigrafo sono sigillati come specificato nella scheda di omologazione. Sono sigillate eventuali connessioni al tachigrafo potenzialmente vulnerabili rispetto a manomissioni, compresa la connessione tra il sensore di movimento e la scatola del cambio nonché, se del caso, la targhetta di montaggio.

La rimozione o la rottura di un sigillo è effettuata solamente:

- da installatori o da officine autorizzati dalle autorità competenti di cui all'articolo 24 a fini di riparazione, manutenzione o ricalibratura del tachigrafo, o da funzionari di controllo adeguatamente formati e, ove necessario, autorizzati a fini di controllo,

- a fini di riparazione o modifica del veicolo che alteri il sigillo. In siffatti casi, deve trovarsi a bordo del veicolo una giustificazione per iscritto della rimozione dei sigilli nella quale si dichiarino la data e l'ora in cui si sono infranti i sigilli. La Commissione elabora mediante atti di esecuzione un modulo di giustificazione per iscritto.

In tutti i casi, i sigilli sono sostituiti da un installatore o da un'officina, oppure dal costruttore del veicolo autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, si effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo da parte di un'officina autorizzata.

#### Articolo 23

##### Ispezioni dei tachigrafi

1. I tachigrafi sono sottoposti a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. Ispezioni periodiche sono condotte almeno ogni due anni.

2. I controlli di cui al paragrafo 1 verificano almeno:

- che il tachigrafo sia installato correttamente ed idoneo al veicolo,

- il corretto funzionamento del tachigrafo,

- la presenza del marchio di omologazione sul tachigrafo,

- la presenza della targhetta di montaggio,

- l'integrità e l'efficacia di tutti i sigilli,
- l'assenza di eventuali collegamenti del tachigrafo a dispositivi di manipolazione,
- le dimensioni dei pneumatici e la circonferenza effettiva dei pneumatici.

3. Le officine che conducono le ispezioni redigono una relazione sull'ispezione laddove debba essere posto rimedio a irregolarità di funzionamento del tachigrafo emerse a seguito di un'ispezione periodica o condotta su richiesta specifica dell'autorità nazionale competente. Essi tengono inoltre un elenco di tutte le relazioni redatte sulle ispezioni.

4. Le relazioni sulle ispezioni sono conservate almeno per i due anni successivi alla loro stesura. Gli Stati membri decidono durante tale periodo se le relazioni sulle ispezioni devono essere trattenute o trasmesse all'autorità competente. Qualora conservi le relazioni sulle ispezioni, l'officina, le mette a disposizione insieme alle calibrature eseguite nel corso del periodo in questione su richiesta dell'autorità competente.

#### Articolo 24

##### **Autorizzazione di installatori, officine e costruttori del veicolo**

1. Gli Stati membri autorizzano, sottopongono a controlli regolari e certificano gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli che possono effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni dei tachigrafi.

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli siano competenti e affidabili. A tale scopo istituiscono e pubblicano un insieme di chiare procedure e provvedono affinché vengano soddisfatti i criteri minimi seguenti:

- a) il personale abbia ricevuto una formazione adeguata;
- b) le attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti siano disponibili;
- c) gli installatori, le officine e i costruttori del veicolo godano di buona reputazione.

3. Le verifiche degli installatori o delle officine autorizzati sono condotte nel modo seguente:

- a) gli installatori e le officine autorizzati sono sottoposti, almeno ogni due anni, a una verifica delle procedure da loro applicate durante la manipolazione dei tachigrafi. La verifica si concentra in particolare sulle misure di sicurezza adottate

e sulla gestione delle carte dell'officina. Gli Stati membri possono effettuare tali verifiche senza condurre una visita in loco;

- b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine autorizzati per controllare le calibrature, le ispezioni e le installazioni eseguite. Tali verifiche, nel corso di un anno, riguardano almeno il 10 % dell'insieme degli installatori e delle officine autorizzati.

4. Gli Stati membri e le rispettive autorità competenti prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori, officine, e imprese di trasporto stradale. In particolare, in caso di rischio grave di conflitto di interessi, sono adottate ulteriori misure specifiche affinché l'installatore o l'officina rispetti il presente regolamento.

5. Le autorità competenti degli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione, se possibile elettronicamente, le liste degli installatori e delle officine autorizzati e delle carte loro rilasciate. La Commissione pubblica tali liste sul suo sito Internet.

6. Le autorità competenti degli Stati membri revocano l'omologazione, temporaneamente o definitivamente, agli installatori, alle officine e ai costruttori del veicolo che non adempiono agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento.

#### Articolo 25

##### **Carte dell'officina**

1. La durata di validità delle carte dell'officina non supera un anno. Al momento del rinnovo della carta dell'officina, l'autorità competente provvede affinché l'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli soddisfi i criteri di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

2. L'autorità competente rinnova una carta dell'officina entro 15 giorni lavorativi dalla ricezione di una valida richiesta di rinnovo e di tutta la necessaria documentazione. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta dell'officina, l'autorità competente fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una richiesta circostanziata a tale scopo. L'autorità competente tiene un registro delle carte smarrite, rubate o difettose.

3. Qualora uno Stato membro revochi l'omologazione di un installatore, di un'officina o dei costruttori del veicolo di cui all'articolo 24, deve anche revocare le carte di officina loro rilasciate.

4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione delle carte dell'officina distribuite agli installatori, alle officine e ai costruttori del veicolo autorizzati.

## CAPO V

## CARTE DEL CONDUCENTE

## Articolo 26

**Rilascio delle carte del conducente**

1. La carte del conducente sono rilasciate, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. La carta è rilasciata entro un mese dalla ricezione della richiesta e di tutta la necessaria documentazione da parte dell'autorità competente.

2. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, si intende per «residenza normale» il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso di una persona i cui legami professionali siano situati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che pertanto sia indotta a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia quella del luogo dei legami personali, purché la persona vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è richiesta allorché la persona effettui un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata.

3. I conducenti forniscono le prove del luogo della loro residenza normale con tutti i mezzi, quali, ad esempio, la carta d'identità o qualsiasi altro documento valido. Qualora le autorità competenti dello Stato membro che rilascia la carta del conducente abbiano dubbi circa la validità della dichiarazione relativa alla residenza normale, o anche ai fini di taluni controlli specifici, dette autorità possono chiedere qualsiasi informazione o prova supplementare.

4. Gli Stati membri possono, in casi debitamente giustificati ed eccezionali, rilasciare una carta del conducente temporanea e non rinnovabile, valida per un periodo massimo di 185 giorni, a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro oppure in uno Stato che è parte contraente dell'accordo AETR, a condizione che tale conducente abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa stabilita nello Stato membro di rilascio e presenti, nella misura in cui si applichi il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, l'attestato di conducente di cui a tale regolamento.

Sulla base dei dati forniti dagli Stati membri, la Commissione sorveglia attentamente l'applicazione del presente paragrafo. Essa riferisce i propri accertamenti ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio e si accerta in particolare se le carte del conducente temporanee provochino eventuali conseguenze negative sul mercato del lavoro e che non siano rilasciate di

consuetudine carte temporanee a conducenti nominativamente individuati in più di un'occasione. In tali casi, la Commissione può presentare un'appropriata proposta legislativa volta alla revisione del presente paragrafo.

5. Le autorità competenti dello Stato membro di rilascio adottano le misure adeguate per assicurarsi che il richiedente non sia già titolare di una carta di conducente in corso di validità e personalizzano la carta del conducente facendo sì che i relativi dati siano visibili e sicuri.

6. La durata di validità della carta del conducente non è superiore a cinque anni.

7. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa tranne qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che la carta è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare oppure che la carta in suo possesso è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro di rilascio il più presto possibile, indicando i motivi del ritiro o della sospensione. Se si prevede che per la restituzione della carta siano necessarie più di due settimane, lo Stato membro che procede alla sospensione o al ritiro informa lo Stato membro di rilascio, entro le due settimane, dei motivi della sospensione o del ritiro.

8. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per impedire la falsificazione delle carte del conducente.

9. Il presente articolo non osta a che uno Stato membro rilasci una carta del conducente a un conducente che ha la sua residenza normale in una parte del territorio di tale Stato membro a cui non si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, purché in tali casi si applichino le pertinenti disposizioni del presente regolamento.

## Articolo 27

**Utilizzo delle carte del conducente**

1. La carta del conducente è personale.

2. Il conducente non può essere titolare di più di una carta valida del conducente ed è autorizzato solamente a usare la propria carta personalizzata. È vietato l'uso di carte difettose o il cui periodo di validità sia scaduto.

## Articolo 28

**Rinnovo delle carte del conducente**

1. Qualora il conducente desideri rinnovare la sua carta del conducente, deve presentare domanda presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale al più tardi entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della carta.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

2. Se, in caso di rinnovo, lo Stato membro di residenza normale del conducente è diverso da quello che ha rilasciato la sua attuale carta, e qualora sia richiesto alle autorità del primo Stato membro di procedere al rinnovo della carta del conducente, esse informano le autorità che hanno rilasciato la carta in scadenza dei motivi esatti del rinnovo della medesima.

3. In caso di richiesta di rinnovo di una carta il cui periodo di validità è prossimo a scadenza, l'autorità competente fornisce una nuova carta prima della data di scadenza, a condizione che la richiesta sia stata inoltrata entro i termini previsti al paragrafo 1.

#### Articolo 29

##### **Carte rubate, smarrite o difettose**

1. Le autorità che rilasciano la carta registrano le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità.

2. 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.

3. Qualsiasi smarrimento della carta del conducente è oggetto di formale dichiarazione alle autorità competenti dello Stato di rilascio e presso quelle dello Stato membro di residenza normale del conducente, ove non siano le medesime.

4. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale. Tali autorità forniscono una carta sostitutiva entro otto giorni lavorativi dal momento della ricezione di una domanda circostanziata a tale scopo.

5. Nei casi riportati al paragrafo 4, il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, ove ciò sia indispensabile per riportare il veicolo alla sua sede, a condizione che il conducente possa provare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

#### Articolo 30

##### **Riconoscimento reciproco e scambio delle carte del conducente**

1. Le carte del conducente rilasciate dagli Stati membri formano oggetto di riconoscimento reciproco.

2. Qualora il titolare di una carta del conducente in corso di validità rilasciata da uno Stato membro abbia stabilito la propria residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere che

la sua carta sia scambiata con una carta del conducente equivalente. Spetta allo Stato membro che effettua lo scambio verificare se la carta presentata è ancora in corso di validità.

3. Gli Stati membri che effettuano lo scambio restituiscono la vecchia carta alle autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata, indicando le ragioni di tale restituzione.

4. Quando uno Stato membro restituisce o scambia una carta del conducente, tale sostituzione o scambio, nonché ogni sostituzione o scambio ulteriore, sono registrati in tale Stato membro.

#### Articolo 31

##### **Scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente**

1. Al fine di assicurare che il richiedente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità a norma dell'articolo 26, gli Stati membri mantengono dei registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente, comprese quelle di cui all'articolo 26, paragrafo 4, per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità delle suddette carte:

- cognome e nome del conducente,
- data di nascita e, se disponibile, luogo di nascita del conducente,
- numero della patente di guida in corso di validità e paese di rilascio (se applicabile),
- situazione della carta del conducente,
- numero della carta del conducente.

2. La Commissione e gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutta l'Unione europea, utilizzando il sistema di messaggia TACHOnet di cui alla raccomandazione 2010/19/UE o un sistema compatibile. Qualora si utilizzi un sistema compatibile, lo scambio di dati elettronici con tutti gli altri Stati membri sarà possibile mediante il sistema di messaggia TACHOnet.

3. Al momento del rilascio, sostituzione e, ove necessario, rinnovo di una carta del conducente, gli Stati membri verificano attraverso lo scambio di dati elettronici che il conducente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità. Lo scambio di dati deve limitarsi ai dati necessari ai fini della verifica in questione.

4. I funzionari di controllo possono avere accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità di una carta del conducente.



5. La Commissione adotta atti di esecuzione per fissare le procedure comuni e le specifiche necessarie per l'interconnessione a norma del paragrafo 2, inclusi il formato dei dati da scambiare, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali, le procedure di accesso e i meccanismi di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

#### CAPO VI

### UTILIZZO DELL'APPARECCHIO

#### Articolo 32

#### Utilizzo corretto dei tachigrafi

1. Le imprese di trasporto e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso dei tachigrafi digitali e delle carte del conducente. Le imprese di trasporto e i conducenti che utilizzano i tachigrafi analogici ne garantiscono il buon funzionamento, nonché il buon uso dei fogli di registrazione.

2. I tachigrafi digitali non sono impostati in modo tale da selezionare automaticamente una specifica categoria di attività allo spegnimento del motore o dell'accensione del veicolo, a meno che il conducente mantenga la facoltà di selezionare manualmente l'idonea categoria di attività.

3. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione o registrati nel tachigrafo oppure sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal tachigrafo. Sono altresì vietate le manomissioni del tachigrafo, del foglio di registrazione o della carta del conducente atte a falsificare i dati e/o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Nel veicolo non deve essere presente alcun dispositivo che possa essere utilizzato a tal fine.

4. I veicoli non sono muniti di più di un tachigrafo tranne ai fini dei test sul campo di cui all'articolo 21.

5. Gli Stati membri vietano la produzione, la distribuzione, la pubblicità e/o la vendita di dispositivi costruiti e/o intesi per la manomissione dei tachigrafi.

#### Articolo 33

#### Responsabilità delle imprese di trasporto

1. Le imprese di trasporto garantiscono che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, che siano digitali o analogici, effettuano controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente e non forniscono ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dei tachigrafi.

Le imprese di trasporto rilasciano ai conducenti di veicoli dotati di tachigrafi analogici un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale dei fogli di

registrazione, della durata del servizio e della necessità di sostituire eventualmente i fogli di registrazione danneggiati o quelli ritirati da un funzionario incaricato del controllo. Le imprese di trasporto consegnano ai conducenti soltanto fogli di registrazione di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio installato a bordo del veicolo.

Qualora un veicolo sia dotato di un tachigrafo digitale, l'impresa di trasporto e il conducente provvedono affinché, tenuto conto della durata del servizio, la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo su richiesta di un agente incaricato del controllo possa effettuarsi correttamente in caso di ispezione.

2. Le imprese di trasporto conservano i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti tabulati per conformarsi all'articolo 35, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilasciano una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. Le imprese di trasporto forniscono altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono, assieme agli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta dei funzionari di controllo.

3. Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni del presente regolamento commesse dai loro conducenti o dai conducenti sottoposti a loro disposizione. Gli Stati membri possono, tuttavia, subordinare tale responsabilità all'infrazione da parte dell'impresa del primo comma, paragrafo 1, del presente articolo e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.

#### Articolo 34

#### Utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione

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.

2. I conducenti proteggono adeguatamente i fogli di registrazione e le carte del conducente e non utilizzano fogli di registrazione o carte del conducente sporchi o deteriorati.

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):

a) se il veicolo è munito di tachigrafo analogico, sono inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando di sporcare il foglio di registrazione; oppure

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.

4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo digitale, ciascun conducente provvede a inserire la propria carta di conducente nella fessura corretta del tachigrafo.


Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo analogico, i conducenti apportano le necessarie modifiche ai fogli di registrazione, in modo che l'informazione pertinente sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida.


5. I conducenti:


a) assicurano la concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio di registrazione e l'ora ufficiale nel paese di immatricolazione del veicolo;

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.

6. Ciascun conducente di un veicolo munito di tachigrafo analogico deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:

a) all'inizio dell'utilizzazione del foglio di registrazione, cognome e nome;

b) data e luogo in cui hanno luogo l'inizio e la fine dell'utilizzazione del foglio;

c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato il conducente prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio di registrazione;

d) la lettura del contachilometri:

i) prima del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione;

ii) alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio di registrazione;

iii) in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio, la lettura effettuata sul primo veicolo al quale è stato assegnato e quella effettuata sul veicolo al quale è assegnato successivamente;

e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.

7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Uno Stato membro può tuttavia imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno nel proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo inciso del primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.

#### Articolo 35

##### Carte del conducente e fogli di registrazione danneggiati

1. Nel caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni o della carta del conducente, i conducenti devono conservare il foglio di registrazione o la carta del conducente deteriorati insieme con qualsiasi foglio di registrazione di riserva utilizzato per sostituirlo.

2. 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:

i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;

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.

#### Articolo 36

#### **Registrazioni che devono essere in possesso del conducente**

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

- i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei ventotto giorni precedenti;
- ii) la carta del conducente, se la possiede; e
- iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

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;
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto ii) nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un tachigrafo analogico.

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.

#### Articolo 37

#### **Procedure in caso di funzionamento difettoso dell'apparecchio**

1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso di un tachigrafo, l'impresa di trasporto deve farlo riparare da un installatore o da un'officina autorizzati, non appena le circostanze lo consentano.

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

Gli Stati membri prevedono nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 41 la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo per i casi in cui non si ripari il guasto o il funzionamento difettoso alle condizioni stabilite al primo e al secondo comma del presente paragrafo, nella misura in cui ciò sia conforme con la legislazione nazionale dello Stato membro in questione.

2. 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.

#### CAPO VII

#### **CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE E SANZIONI**

#### Articolo 38

#### **Funzionari di controllo**

1. Ai fini di un efficace controllo di conformità al presente regolamento, devono essere messi a disposizione dei funzionari di controllo autorizzati sufficienti apparecchiature e adeguati poteri giuridici per consentire loro di svolgere i loro compiti in conformità del presente regolamento. Tali apparecchiature comprendono in particolare:

- a) carte di controllo che consentono l'accesso ai dati registrati nei tachigrafi e nelle carte tachigrafiche e facoltativamente nelle carte dell'officina;
- b) gli strumenti necessari per trasferire file di dati delle unità di bordo e delle carte tachigrafiche e per poter analizzare tali file di dati e i documenti stampati prodotti dai tachigrafi digitali, raffrontandoli con i fogli di registrazione o i diagrammi dei tachigrafi analogici.

2. Qualora, a seguito di un controllo, i funzionari di controllo raccolgano prove sufficienti a sostegno di un legittimo sospetto di frode, essi hanno la facoltà di accompagnare il veicolo da un'officina autorizzata per eseguire ulteriori prove, e quindi verificare, in particolare, che il tachigrafo:

- a) funzioni correttamente;
- b) registri e memorizzi correttamente i dati e che i parametri di calibratura siano corretti.

3. I funzionari di controllo hanno la facoltà di chiedere alle officine autorizzate di effettuare le prove di cui al paragrafo 2 nonché prove specifiche destinate a rilevare la presenza di dispositivi di manipolazione. Qualora siano rilevati dispositivi di manipolazione, l'apparecchio, compreso il dispositivo stesso, l'unità di bordo o le sue componenti e la carta del conducente, possono essere rimossi dal veicolo e possono essere utilizzati come prova in conformità delle norme procedurali nazionali relative all'utilizzo di prove come quelle in questione.

4. I funzionari di controllo si avvalgono, se del caso, della possibilità di controllare i tachigrafi e le carte dei conducenti che si trovano sul posto nel corso di un controllo svolto nei locali delle imprese.

#### Articolo 39

##### Formazione dei funzionari di controllo

1. Gli Stati membri provvedono affinché i funzionari di controllo ricevano una formazione adeguata a effettuare l'analisi dei dati registrati e la verifica dei tachigrafi al fine di giungere ad un controllo e un'attuazione efficaci e armonizzati.

2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai requisiti di formazione per i loro funzionari di controllo entro il 2 settembre 2016.

3. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure che precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, inclusa la formazione sulle tecniche per orientare i controlli e per rilevare i dispositivi di manomissione e frode. Tali misure comprendono orientamenti per facilitare l'applicazione delle pertinenti norme del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 561/2006. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.

4. Gli Stati membri includono i contenuti specificati dalla Commissione nella formazione impartita ai funzionari di controllo.

#### Articolo 40

##### Assistenza reciproca

Gli Stati membri si accordano assistenza reciproca ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del controllo della relativa applicazione.

Nell'ambito di tale assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri, in particolare, si inviano reciprocamente, con regolarità, tutte le informazioni disponibili riguardanti le infrazioni al presente regolamento da parte degli installatori e delle officine, le tipologie di pratiche di manomissione e le eventuali sanzioni comminate per tali infrazioni.

#### Articolo 41

##### Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità degli ordinamenti costituzionali nazionali, il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e sono conformi alle categorie di violazioni di cui alla direttiva 2006/22/CE.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro il 2 marzo 2016. Essi informano la Commissione in merito a qualsiasi successiva modifica di tali misure.

#### CAPO VIII

##### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 42

##### Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

#### Articolo 43

##### Forum sul tachigrafo

1. Al fine di incoraggiare il dialogo sulle questioni tecniche concernenti i tachigrafi è istituito un forum sul tachigrafo tra gli esperti degli Stati membri, membri del comitato di cui all'articolo 42, e gli esponenti dei paesi terzi che utilizzano il tachigrafo ai sensi dell'accordo AETR.

2. Gli Stati membri dovrebbero delegare come esperti presso il forum sul tachigrafo gli esperti che fanno parte del comitato di cui all'articolo 42.

3. Il forum sul tachigrafo è aperto alla partecipazione di esperti di Paesi terzi che non sono contraenti dell'accordo AETR.

4. I soggetti interessati, i rappresentanti dei costruttori di veicoli, i produttori di tachigrafi, le parti sociali e il Garante europeo della protezione dei dati sono invitati a partecipare al forum sul tachigrafo.

5. Il forum sul tachigrafo adotta il proprio regolamento interno.

6. Il forum sul tachigrafo si riunisce almeno una volta all'anno.

#### Articolo 44

##### Comunicazione delle misure nazionali

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento entro trenta giorni a decorrere dalla relativa data di adozione e per la prima volta entro il 2 marzo 2015.

#### Articolo 45

##### Modifica del regolamento(CE) n. 561/2006

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) all'articolo 3, dopo la lettera a), è aggiunta la lettera seguente:

«a bis)  
veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di cento km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.»;

2) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:

a) alle lettere d), f) e p) le parole «50 chilometri» o «50 km» sono sostituite dalle parole «cento km»;

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 4 febbraio 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

b) alla lettera d), il primo comma è sostituito dal seguente:

«d) veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio (\*) per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale.

(\*) GU L 15 del 21.1.1998, pag. 14.»

#### Articolo 46

##### Misure transitorie

Nella misura in cui gli atti di esecuzione di cui al presente regolamento non siano stati adottati, onde far sì che tali atti siano attuati al momento dell'applicazione dello stesso, le disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85, comprese quelle contenute nell'allegato I B, continuano ad applicarsi a titolo transitorio, sino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento.

#### Articolo 47

##### Abrogazione

Il regolamento (CEE) n. 3821/85 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento.

#### Articolo 48

##### Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatte salve le misure transitorie di cui all'articolo 46, esso ha effetto a decorrere dal 2 marzo 2016. Tuttavia, gli articoli 24, 34 e 45 del presente regolamento, si applicano a decorrere dal 2 marzo 2015.

Per il Consiglio

Il presidente

E. VENIZELOS

## ALLEGATO I

**CONDIZIONI DI COSTRUZIONE, DI PROVA, DI MONTAGGIO E DI CONTROLLO DEI TACHIGRAFI ANALOGICI**

## I. DEFINIZIONI

Ai sensi del presente allegato, s'intende per:

## a) «apparecchio di controllo» o «tachigrafo analogico»:

un apparecchio destinato a essere montato a bordo di veicoli stradali per indicare e registrare in modo automatico o semiautomatico dati sulla marcia di tali veicoli e dettagli su taluni tempi di attività dei loro conducenti;

## b) «costante dell'apparecchio di controllo»:

la caratteristica numerica che esprime il valore del segnale di entrata necessario per ottenere l'indicazione e la registrazione della distanza percorsa di un km; questa costante deve essere espressa in giri per chilometro ( $k = \dots$  giri/km) o in impulsi per chilometro ( $k = \dots$  imp/km);

## c) «coefficiente caratteristico del veicolo»:

la caratteristica numerica che esprime il valore del segnale d'uscita emesso dal pezzo previsto sul veicolo per il raccordo dell'apparecchio di controllo (presa di uscita del cambio in certi casi, ruota del veicolo in altri), quando il veicolo percorre la distanza di un chilometro misurata in condizioni normali di prova (cfr. parte VI, punto 4, del presente allegato). Il coefficiente caratteristico viene espresso in giri per chilometro ( $w = \dots$  giri/km) o in impulsi per chilometro ( $w = \dots$  imp/km);

## d) «circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote»:

la media delle distanze percorse da ciascuna delle ruote che imprimono il movimento al veicolo (ruote motrici) durante una rotazione completa. La misurazione di queste distanze deve essere effettuata in condizioni normali di impiego (cfr. parte VI, paragrafo 4, del presente allegato) e viene espressa con:  $1 = \text{mm}$ .

## II. CARATTERISTICHE GENERALI E FUNZIONI DELL'APPARECCHIO DI CONTROLLO

L'apparecchio deve fornire la registrazione dei seguenti elementi:

- 1) distanza percorsa dal veicolo;
- 2) velocità del veicolo;
- 3) tempo di guida;
- 4) altri tempi di lavoro e tempo di disponibilità;
- 5) interruzioni di lavoro e tempi di riposo giornaliero;
- 6) apertura della custodia contenente il foglio di registrazione;
- 7) per gli apparecchi di controllo elettronici, vale a dire apparecchi che funzionano per mezzo di segnali trasmessi elettricamente dal sensore di distanza e velocità di marcia, qualsiasi interruzione, di durata superiore a 100 millisecondi, dell'alimentazione dell'apparecchio (ad eccezione dell'illuminazione) e dell'alimentazione del sensore di distanza e velocità di marcia, nonché le interruzioni del segnale inviato a detto sensore.

Per i veicoli utilizzati da due conducenti, l'apparecchio deve consentire la registrazione dei tempi di cui al primo comma, punti 3, 4 e 5, simultaneamente ma in modo differenziato su due fogli di registrazione distinti.

## III. CONDIZIONI DI COSTRUZIONE DELL'APPARECCHIO DI CONTROLLO

- a) Prescrizioni generali
1. Per l'apparecchio di controllo sono prescritti i seguenti dispositivi:
    - 1.1. Dispositivi indicatori:
      - della distanza percorsa (contatore totalizzatore),
      - della velocità (tachimetro),
      - del tempo (orologio).
    - 1.2. Dispositivi registratori comprendenti:
      - un registratore della distanza percorsa,
      - un registratore della velocità,
      - uno o più registratori del tempo rispondenti alle condizioni fissate alla lettera c), punto 4.
    - 1.3. Un dispositivo marcatore indicante sul foglio di registrazione, singolarmente:
      - tutte le aperture della cassa contenenti tale foglio di registrazione,
      - per gli apparecchi di controllo elettronici, quali definiti alla parte II, punto 7, primo comma, qualsiasi interruzione, di durata superiore a 100 millisecondi, dell'alimentazione dell'apparecchio (ad eccezione dell'illuminazione), non oltre il momento della rialimentazione,
      - per gli apparecchi di controllo elettronici, quali definiti alla parte II, punto 7, primo comma, qualsiasi interruzione, di durata superiore a 100 millisecondi, dell'alimentazione del sensore di distanza e velocità di marcia e qualsiasi interruzione del segnale inviato a detto sensore.
  2. L'eventuale presenza nell'apparecchio di altri dispositivi oltre quelli elencati al punto 1 non deve compromettere il buon funzionamento dei dispositivi obbligatori né ostacolarne la lettura.

L'apparecchio deve essere presentato per l'omologazione munito degli eventuali dispositivi complementari.
  3. Materiali
    - 3.1. Tutti gli elementi costitutivi dell'apparecchio di controllo devono essere realizzati con materiali dotati di stabilità e di resistenza meccanica sufficienti e con caratteristiche elettriche e magnetiche invariabili.
    - 3.2. Ogni cambiamento di un elemento dell'apparecchio o della natura dei materiali impiegati per la sua fabbricazione deve essere approvato, prima dell'uso, dall'autorità che ha omologato l'apparecchio.
  4. Misurazione della distanza percorsa

Le distanze percorse possono essere totalizzate e registrate:

    - in marcia avanti e in marcia indietro, oppure
    - unicamente in marcia avanti.

L'eventuale registrazione delle manovre di marcia indietro non devono assolutamente influire sulla chiarezza e la precisione delle altre registrazioni.
  5. Misurazione della velocità
    - 5.1. Il campo di misurazione dell'indicatore della velocità è stabilito dal certificato di omologazione del modello.
    - 5.2. La frequenza propria e il dispositivo di smorzamento del meccanismo di misurazione devono essere tali che i dispositivi indicatore e registratore della velocità possano, nell'ambito del campo di misurazione, seguire le accelerazioni fino a  $2 \text{ m/s}^2$ , entro i limiti delle tolleranze ammesse.

6. Misurazione del tempo (orologio)
  - 6.1. Il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve trovarsi all'interno di una custodia contenente il foglio di registrazione; ogni apertura della custodia deve essere registrata automaticamente sul foglio di registrazione.
  - 6.2. Se il meccanismo di avanzamento del foglio di registrazione è comandato dall'orologio, la durata di funzionamento corretto di quest'ultimo, dopo completa ricarica, deve superare di almeno il 10 % la durata di registrazione corrispondente alla carica massima di fogli dell'apparecchio.
7. Illuminazione e protezione
  - 7.1. I dispositivi indicatori dell'apparecchio devono essere muniti di un'illuminazione adeguata antiabbagliante.
  - 7.2. Per le normali condizioni di utilizzazione, tutte le parti interne dell'apparecchio devono essere protette contro l'umidità e la polvere. Esse devono inoltre essere protette contro l'accessibilità mediante involucri che devono poter essere sigillati.
- b) Dispositivi indicatori
  1. Indicatore della distanza percorsa (contatore totalizzatore)
    - 1.1. Il valore della graduazione più piccola del dispositivo indicatore della distanza percorsa deve essere di 0,1 km. Le cifre che indicano gli ettometri devono essere nettamente distinguibili da quelle che indicano i numeri interi di chilometri.
    - 1.2. Le cifre del contatore totalizzatore devono essere chiaramente leggibili ed avere un'altezza apparente di almeno quattro mm.
    - 1.3. Il contatore totalizzatore deve poter indicare fino a 99 999,9 km almeno.
  2. Indicatore della velocità (tachimetro)
    - 2.1. All'interno del campo di misurazione, la graduazione della velocità deve essere graduata uniformemente per intervalli di uno, due, cinque oppure dieci km/h. Il valore in velocità della scala (intervallo compreso fra due segni di riferimento successivi) non deve superare il 10 % della velocità massima che figura alla fine del campo di misurazione.
    - 2.2. Il settore di indicazione non deve essere numerato oltre il campo di misurazione.
    - 2.3. La lunghezza dell'intervallo della graduazione corrispondente a una differenza di velocità di 10 km/h non deve essere inferiore a 10 mm.
    - 2.4. Su un indicatore a lancetta, la distanza fra la lancetta e il quadrante non deve superare 3 mm.
  3. Indicatore del tempo (orologio)

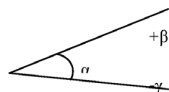
L'indicatore di tempo deve essere visibile dall'esterno dell'apparecchio e la lettura deve essere sicura, facile e inequivocabile.
- c) Dispositivi registratori
  1. Prescrizioni generali
    - 1.1. In ogni apparecchio, indipendentemente dalla forma del foglio di registrazione (nastro o disco), si deve prevedere un punto di riferimento che permetta di collocare correttamente il foglio di registrazione in modo da garantire la corrispondenza fra l'ora indicata dall'orologio e la marcatura oraria sul foglio di registrazione.
    - 1.2. Il meccanismo che trascina il foglio di registrazione deve garantire che quest'ultimo scorra senza gioco e possa venire collocato e tolto liberamente.
    - 1.3. Il dispositivo di avanzamento del foglio di registrazione, nel caso in cui quest'ultimo abbia forma di disco, deve essere comandato dal meccanismo dell'orologio. In questo caso il movimento di rotazione del foglio di registrazione sarà continuo ed uniforme con una velocità minima di sette mm/h misurata sul bordo interno della corona circolare che delimita la zona di registrazione della velocità. Negli apparecchi del tipo a nastro, se il dispositivo di avanzamento dei fogli di registrazione è comandato dal meccanismo dell'orologio, la velocità di avanzamento in linea retta deve essere di 10 mm/h almeno.
    - 1.4. Le registrazioni della distanza percorsa, della velocità del veicolo e dell'apertura della custodia contenente il foglio (i fogli) di registrazione devono essere automatiche.



2. RegISTRAZIONI della distanza percorsa
    - 2.1. Ogni distanza di un km percorsa deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno un mm della coordinata corrispondente.
    - 2.2. Anche a velocità che raggiungono il limite superiore del campo di misurazione, il diagramma dei percorsi deve essere chiaramente leggibile.
  3. RegISTRAZIONI della velocità
    - 3.1. La punta scrivente per la registrazione della velocità deve avere, in linea di massima, un movimento rettilineo perpendicolare alla direzione dello scorrimento del foglio di registrazione, indipendentemente dalla forma di quest'ultimo. Tuttavia, si può ammettere un movimento curvilineo della punta scrivente se vengono soddisfatte le seguenti condizioni:
      - il tracciato descritto da detta punta è perpendicolare alla circonferenza media (nel caso di fogli di registrazione a forma di dischi) o all'asse della zona riservata alla registrazione della velocità (nel caso di foglio di registrazione a forma di nastri),
      - il rapporto fra il raggio di curvatura del tracciato descritto dalla punta e la larghezza della zona riservata alla registrazione della velocità non è inferiore a 2,4: 1 per qualsiasi forma di foglio di registrazione,
      - le varie graduazioni della scala del tempo devono attraversare la zona di registrazione secondo una curva con lo stesso raggio del tracciato descritto dalla punta scrivente. La distanza tra le gradazioni deve corrispondere al massimo a un'ora della scala del tempo.
    - 3.2. Ogni variazione di 10 km/h della velocità deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno 1,5 mm della coordinata corrispondente.
  4. RegISTRAZIONE dei tempi
    - 4.1. L'apparecchio deve essere costruito per registrare i tempi di guida in modo completamente automatico e consentire di registrare separatamente, eventualmente mediante manovra di un dispositivo commutatore, gli altri gruppi di tempi quali indicati all'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv) del regolamento.
    - 4.2. Le caratteristiche dei tracciati, le loro posizioni relative ed eventualmente i segni previsti all'articolo 34 del presente regolamento devono consentire di riconoscere chiaramente la natura dei differenti tempi. La natura dei vari gruppi di tempi è rappresentata nel diagramma mediante differenze di spessore dei tratti relativi o mediante qualsiasi altro sistema almeno altrettanto efficace per quanto concerne la leggibilità e l'interpretazione del diagramma.
    - 4.3. Nel caso di veicoli utilizzati da un equipaggio composto da più membri le registrazioni di cui al punto 4.1 devono essere operate su fogli di registrazione distinti, ciascuno per un conducente. In tal caso, l'avanzamento dei vari fogli di registrazione deve essere effettuato dallo stesso meccanismo o da meccanismi sincronizzati.
- d) Dispositivi di chiusura
1. La custodia contenente il foglio o i fogli di registrazione e il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve essere munita di una serratura.
  2. Ogni apertura della custodia contenente il foglio o i fogli di registrazione ed il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve essere registrata automaticamente sul foglio o sui fogli di registrazione.
- e) Marcature
1. Sul quadrante dell'apparecchio devono figurare le seguenti iscrizioni:
    - in prossimità del numero indicato dal contatore totalizzatore, l'unità di misura delle distanze espressa dal simbolo «km»,
    - in prossimità della scala delle velocità, l'indicazione «km/h»,
    - il campo di misurazione del tachimetro sotto la forma «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Questa indicazione non è necessaria se figura sulla targa segnaletica dell'apparecchio.

Queste prescrizioni non si applicano tuttavia agli apparecchi di controllo omologati prima del 10 agosto 1970.

2. Sulla targa segnaletica incorporata nell'apparecchio devono figurare le seguenti indicazioni, visibili sull'apparecchio montato:
- nome ed indirizzo del produttore dell'apparecchio,
  - numero di fabbricazione e anno di costruzione,
  - marchio di omologazione del modello dell'apparecchio,
  - costante dell'apparecchio, sotto la forma «k = ... giri/km» o «k = ... imp/km»,
  - eventualmente, campo di misurazione della velocità sotto la forma indicata al punto 1,
  - se la sensibilità dello strumento all'angolo d'inclinazione può influenzare le indicazioni fornite dall'apparecchio oltre le tolleranze ammesse, l'orientamento angolare ammissibile sotto la forma:



dove  $\alpha$  rappresenta un angolo misurato a partire dalla posizione orizzontale della faccia anteriore (orientata verso l'alto) dell'apparecchio per il quale è regolato lo strumento, e  $\beta$  e  $\gamma$  rappresentano rispettivamente gli scarti limite ammissibili verso l'alto e verso il basso rispetto all'angolo  $\alpha$ .

f) Tolleranze massime (dispositivi indicatori e registratori)

1. Al banco di prova del montaggio:
  - a) distanza percorsa:
    - 1 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a un km;
  - b) velocità:
    - 3 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;
  - c) tempi:
    - ± due minuti al giorno, con un massimo di dieci minuti in sette giorni nel caso in cui la durata di marcia dell'orologio dopo la ricarica non è inferiore a questo periodo.
2. All'atto del montaggio:
  - a) distanza percorsa:
    - 2 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a un km;
  - b) velocità:
    - 4 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;
  - c) tempi:
    - ± due minuti al giorno, oppure
    - ± dieci minuti ogni sette giorni.
3. In uso:
  - a) distanza percorsa:
    - 4 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a un km;

- b) velocità:
- 6 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;
- c) tempi:
- ± due minuti al giorno, oppure
- ± dieci minuti ogni sette giorni.
4. Le tolleranze massime elencate ai punti 1, 2 e 3 sono valide per temperature oscillanti fra 0 e 40 °C; le temperature vengono misurate in prossimità immediata dell'apparecchio.
5. Le tolleranze massime elencate ai punti 2 e 3 si intendono misurate nelle condizioni di cui alla parte VI.

#### IV. FOGLI DI REGISTRAZIONE

##### a) Prescrizioni generali

1. I fogli di registrazione devono essere di qualità tale che non impediscano il normale funzionamento dell'apparecchio e che le registrazioni fattevi siano indelebili, chiaramente leggibili e identificabili.

I fogli di registrazione devono conservare le loro dimensioni e le loro registrazioni in condizioni igrometriche e di temperatura normali.

Deve inoltre essere possibile iscrivere sui fogli di registrazione, senza deteriorarli e senza impedire la leggibilità delle registrazioni, le indicazioni di cui all'articolo 34 del presente regolamento.

In condizioni normali di conservazione, le registrazioni devono potersi leggere con precisione durante almeno un anno.

2. La capacità minima di registrazione dei fogli di registrazione, indipendente dalla loro forma, deve essere di ventiquattro ore.

Se più dischi sono collegati fra di loro allo scopo di aumentare la capacità di registrazione continua ottenibile senza intervento del personale, i raccordi fra i differenti dischi devono essere attuati in modo che le registrazioni, nel passaggio da un disco all'altro, non presentino né interruzioni né sovrapposizioni.

##### b) Zone delle registrazioni e loro graduazioni

1. I fogli di registrazione presentano le seguenti zone di registrazione:

- una zona riservata esclusivamente alle indicazioni relative alla velocità,
- una zona riservata esclusivamente alle indicazioni relative alle distanze percorse,
- una zona (o delle zone) per le indicazioni relative al tempo di guida, agli altri tempi di lavoro e al tempo di disponibilità, alle interruzioni di lavoro ed al riposo dei conducenti.

2. La zona riservata alla registrazione della velocità deve essere suddivisa in intervalli non superiori a venti km/h. Su ciascuna linea di questa suddivisione deve essere indicata in cifre la velocità corrispondente. Il simbolo «km/h» deve figurare almeno una volta all'interno di questa zona. L'ultima linea di questa zona deve coincidere con il limite superiore del campo di misurazione.

3. La zona riservata alla registrazione dei percorsi deve essere stampata in modo da permettere una facile lettura del numero di chilometri percorsi.

4. La zona (o le zone) riservata(e) alla registrazione dei tempi di cui al punto 1 deve (devono) recare le indicazioni necessarie per individuare senza ambiguità i vari gruppi di tempi.

##### c) Indicazioni stampate sui fogli di registrazione

Ciascun foglio di registrazione deve recare stampate le seguenti indicazioni:

- nome e indirizzo o marchio del produttore,

- marchio di omologazione del modello del foglio di registrazione,
- marchio di omologazione del (o dei) modello(i) di apparecchio(i) nel quale(i) il foglio di registrazione è utilizzabile,
- limite superiore della velocità registrabile stampata in chilometri per ora.

Inoltre su ciascun foglio di registrazione deve essere impressa almeno una linea di indicazione dei tempi graduata in modo da permettere la lettura immediata del tempo per intervalli di quindici minuti, nonché un'agevole determinazione degli intervalli di cinque minuti.

d) Spazio libero per iscrizioni manoscritte

Uno spazio libero sui fogli di registrazione deve essere previsto per permettere al conducente di riportarvi almeno le seguenti indicazioni manoscritte:

- cognome e nome del membro dell'equipaggio,
- data e luogo dell'inizio e della fine di utilizzazione del foglio di registrazione,
- numero (numeri) della targa d'immatricolazione del veicolo (veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio di registrazione,
- rilevamenti del contatore chilometrico del veicolo (dei veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio di registrazione,
- ora del cambio del veicolo.

#### V. MONTAGGIO DELL'APPARECCHIO DI CONTROLLO

1. Gli apparecchi di controllo devono essere montati sui veicoli in modo che il conducente possa sorvegliare facilmente dal suo posto l'indicatore di velocità, il contatore totalizzatore e l'orologio e che tutti i loro elementi, compresi quelli di trasmissione, vengano protetti contro ogni deterioramento casuale.
2. La costante dell'apparecchio di controllo deve poter essere adattata al coefficiente caratteristico del veicolo mediante un adeguato dispositivo chiamato adattatore.

I veicoli con più rapporti al ponte devono essere muniti di un dispositivo di commutazione per riportare automaticamente tali diversi rapporti a quello per il quale l'adattamento dell'apparecchio al veicolo viene effettuato dall'adattatore.

3. Una targhetta di montaggio ben visibile deve essere fissata sul veicolo in prossimità dell'apparecchio, o sull'apparecchio stesso dopo la verifica durante il primo montaggio. Dopo ogni intervento da parte di un installatore o di un'officina autorizzati, che richieda una modifica della regolazione dell'installazione propriamente detta, deve essere apposta una nuova targhetta di installazione in sostituzione della precedente.

Sulla targhetta di installazione devono essere riportate almeno le seguenti indicazioni:

- nome, indirizzo o marchio dell'installatore, dell'officina o del costruttore del veicolo autorizzati,
- coefficiente caratteristico del veicolo sotto forma « $w = \dots \text{ tr/km}$ » o « $w = \dots \text{ imp/km}$ »,
- circonferenza effettiva degli pneumatici, sotto forma « $1 = \dots \text{ mm}$ »,
- data del rilevamento del coefficiente caratteristico del veicolo e della misurazione della circonferenza effettiva degli pneumatici.

4. Sigilli

I seguenti elementi devono essere sigillati:

- a) la targhetta di montaggio, a meno che sia applicata in modo da non poter essere tolta senza distruggere le indicazioni;
- b) le parti estreme del collegamento tra l'apparecchio di controllo vero e proprio ed il veicolo;
- c) l'adattatore vero e proprio e il suo inserimento nel circuito;

- d) il dispositivo di commutazione per i veicoli con più rapporti al ponte;
- e) i collegamenti dell'adattatore e del dispositivo di commutazione agli elementi di montaggio;
- f) gli involucri di cui alla parte III, lettera a), punto 7.2;
- g) eventuali elementi di protezione che diano accesso ai dispositivi di adattamento della costante dell'apparecchio di controllo al coefficiente caratteristico del veicolo.

In casi particolari possono essere previsti, in occasione dell'omologazione del modello dell'apparecchio, altri sigilli, e sulla scheda di omologazione deve essere menzionata la posizione di tali sigilli.

I sigilli di cui al primo comma, lettere b), c) ed e), possono essere rimossi:

- in casi d'emergenza,
- per installare, regolare o riparare un limitatore di velocità o qualsiasi altro dispositivo inteso ad aumentare la sicurezza stradale,

a condizione che l'apparecchio di controllo continui a funzionare in modo affidabile e corretto e sia risigillato da un installatore o da un'officina autorizzati immediatamente dopo l'installazione del limitatore di velocità o di un altro dispositivo inteso a migliorare la sicurezza stradale, oppure entro sette giorni negli altri casi. Ogni rimozione di tali sigilli deve formare oggetto di una giustificazione per iscritto, tenuta a disposizione dell'autorità competente.

5. I cavi che collegano il trasmettitore dell'apparecchio di controllo devono essere protetti con un rivestimento continuo plastificato antiruggine e fissato mediante strozzamento, a meno che non sia possibile garantire una protezione equivalente contro le manomissioni con altri mezzi (ad esempio mediante controllo elettronico, quale una codifica del segnale) in grado di rilevare la presenza di eventuali dispositivi che non sono necessari per il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo e che, al momento di essere collegati ed avviati, ne impediscono il funzionamento provocando un corto circuito, un'interruzione o una modifica dei dati elettronici inviati dal sensore di velocità e distanza. Ai sensi del presente regolamento, un collegamento che comprende dei raccordi sigillati è considerato continuo.

Il suddetto sistema di rilevamento può essere sostituito da un comando elettronico che garantisce che l'apparecchio di controllo registri ogni movimento del veicolo, indipendentemente dal segnale inviato dal sensore di velocità e distanza.

Ai fini dell'applicazione del presente punto, per veicoli di categoria M1 e N1 si intendono i veicoli di cui all'allegato II, punto A della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. Su tali veicoli, che sono provvisti di tachigrafo a norma del presente regolamento e non sono concepiti per il montaggio di un cavo armato fra i sensori di velocità e distanza e l'apparecchio di controllo, viene montato un adattatore quanto più vicino possibile ai suddetti sensori.

Il cavo armato congiunge l'adattatore all'apparecchio di controllo.

## VI. VERIFICHE E CONTROLLI

Gli Stati membri designano gli organismi che devono effettuare le verifiche e i controlli.

### 1. Certificazione degli strumenti nuovi o riparati

Di ogni singolo apparecchio, nuovo o riparato, viene certificato il corretto funzionamento e l'esattezza delle indicazioni e registrazioni, nei limiti fissati alla parte III, lettera f), punto 1, mediante il sigillo di cui alla parte V, punto 4, primo comma, lettera f).

A tale scopo, gli Stati membri possono istituire la verifica dell'origine, che costituisce il controllo e la conferma della conformità di un apparecchio nuovo o rimesso a nuovo con il modello omologato e/o con i requisiti prescritti dal presente regolamento, o delegare la certificazione stessa ai produttori o ai loro mandatari.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

## 2. Montaggio

All'atto del montaggio a bordo di un veicolo l'apparecchio e l'installazione nel suo complesso debbono essere conformi alle disposizioni relative agli errori massimi tollerati, di cui alla parte III, lettera f), punto 2.

Le relative prove di controllo sono eseguite dall'installatore o dall'officina autorizzati, sotto la propria responsabilità.

## 3. Controlli periodici

- a) Ogni due anni almeno si procede a controlli periodici degli apparecchi montati, che possono essere effettuati in occasione delle ispezioni tecniche degli autoveicoli.

In tale ambito saranno in particolare controllati:

- lo stato di buon funzionamento dell'apparecchio,
- la presenza del marchio di omologazione sugli apparecchi,
- la presenza della targhetta di montaggio,
- l'integrità dei sigilli dell'apparecchio e degli altri elementi di montaggio,
- la circonferenza effettiva dei pneumatici.

- b) Il controllo dell'osservanza delle disposizioni di cui alla parte III, lettera f), punto 3, relativo agli errori massimi tollerati in esercizio, è eseguito almeno una volta ogni sei anni, ma ciascuno Stato membro ha facoltà di prescrivere un termine più breve per i veicoli immatricolati nel proprio territorio. Questo controllo comporta obbligatoriamente la sostituzione della targhetta di montaggio.

## 4. Determinazione degli errori

La determinazione degli errori all'atto del montaggio e durante l'uso si effettua nelle seguenti condizioni, che devono essere considerate normali condizioni di prova:

- veicolo a vuoto, in normali condizioni di marcia,
- pressione dei pneumatici conforme alle indicazioni fornite dal produttore,
- usura dei pneumatici nei limiti ammessi dalle prescrizioni in vigore,
- movimento del veicolo: questo deve spostarsi mosso dal proprio motore, in linea retta, su un'area piana a una velocità di  $50 \pm 5$  km/h. Il controllo, a condizione che venga eseguito con una precisione analoga, può anche essere effettuato su un appropriato banco di prova.

## ALLEGATO II

## MARCHIO E SCHEDA DI OMOLOGAZIONE

## I. MARCHIO DI OMOLOGAZIONE

1. Il marchio di omologazione è composto:

a) di un rettangolo, all'interno del quale si trova la lettera «e» minuscola seguita da un numero distintivo o da una lettera distintiva del paese che ha rilasciato l'omologazione, come segue:

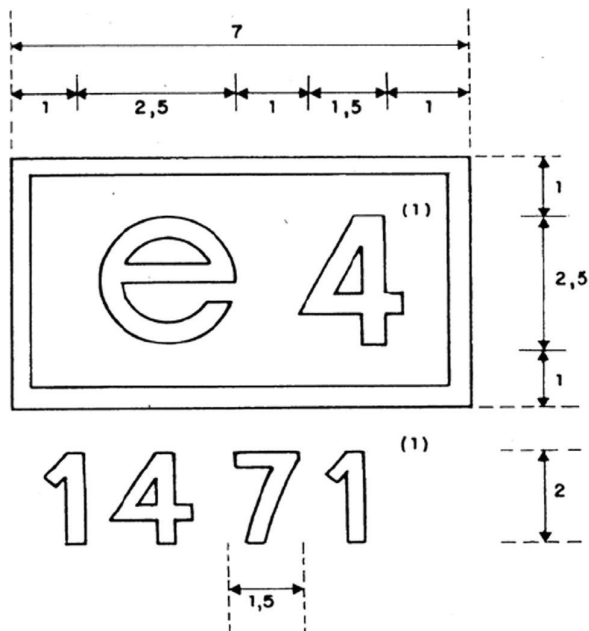
Belgio	6,
Bulgaria	34,
Repubblica ceca	8,
Danimarca	18,
Germania	1,
Estonia	29,
Irlanda	24,
Grecia	23,
Spagna	9,
Francia	2,
Croazia	25,
Italia	3,
Cipro	CY,
Lettonia	32,
Lituania	36,
Lussemburgo	13,
Ungheria	7,
Malta	MT,
Paesi Bassi	4,
Austria	12,
Polonia	20,
Portogallo	21,
Romania	19,
Slovenia	26,
Slovacchia	27,
Finlandia	17,
Svezia	5,
Regno Unito	11,

e

b) da un numero di omologazione corrispondente al numero della scheda di omologazione stabilita per il prototipo dell'apparecchio di controllo o del foglio di registrazione o del numero della carta tachigrafica, posto in una posizione qualsiasi in prossimità di tale rettangolo.

2. Il marchio di omologazione viene apposto sulla targa segnaletica di ciascun apparecchio, su ciascun foglio di registrazione e su ogni carta tachigrafica. Esso deve essere indelebile e rimanere sempre ben leggibile.

3. Le dimensioni del marchio di omologazione disegnate qui di seguito <sup>(1)</sup> sono espresse in millimetri; queste dimensioni rappresentano dei minimi. Si devono rispettare i rapporti fra queste dimensioni.



<sup>(1)</sup> Queste cifre sono riportate unicamente a titolo indicativo.



## II. SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEL TACHIGRAFO ANALOGICO

Lo Stato membro che ha effettuato l'omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione di cui viene riprodotto un modello qui di seguito. Per la comunicazione agli altri Stati membri delle omologazioni accordate o degli eventuali ritiri, ciascuno Stato membro utilizza copie di questo documento.

## SCHEDA DI OMOLOGAZIONE

Nome dell'amministrazione competente .....

Comunicazione concernente <sup>(1)</sup>

- l'omologazione di un modello di apparecchio di controllo
- il ritiro di omologazione di un modello di apparecchio di controllo
- l'omologazione del foglio di registrazione
- il ritiro dell'omologazione del modello del foglio di registrazione

Numero di omologazione .....

1. Marchio di fabbrica o di commercio .....
2. Denominazione del modello .....
3. Nome del produttore .....
4. Indirizzo del produttore .....
5. Presentato all'omologazione il .....
6. Laboratorio di prova .....
7. Data e numero della/e prove/e .....
8. Data dell'omologazione .....
9. Data del ritiro dell'omologazione .....
10. Modello di apparecchio di controllo sul quale il foglio è destinato ad essere utilizzato .....
11. Luogo .....
12. Data .....
13. In allegato documenti illustrativi .....
14. Osservazioni (compresa la posizione dei sigilli, ove applicabile)

.....  
(Firma)

(<sup>1</sup>) Cancellare le menzioni inutili.

## III. SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEL TACHIGRAFO DIGITALE

Lo Stato membro che ha effettuato l'omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione di cui viene riprodotto un modello qui di seguito. Per la comunicazione agli altri Stati membri delle omologazioni accordate o degli eventuali ritiri, ciascuno Stato membro utilizza copie di questo documento.

## SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEI TACHIGRAFI DIGITALI

Nome dell'amministrazione competente .....

Comunicazione concernente <sup>(1)</sup>

omologazione di:  ritiro dell'omologazione di:

- modello di apparecchio di controllo
- componente dell'apparecchio di controllo <sup>(2)</sup>
- carta del conducente
- carta dell'officina
- carta dell'azienda
- carta dell'agente di controllo

.....  
Numero di omologazione .....

1. Marchio di fabbrica o denominazione commerciale .....
2. Denominazione del modello .....
3. Nome del produttore .....
4. Indirizzo del produttore .....
5. Presentato all'omologazione il .....
6. Laboratori(o) .....
7. Data e numero del verbale di laboratorio .....
8. Data dell'omologazione .....
9. Data del ritiro dell'omologazione .....
10. Modello di apparecchi(o) di controllo con cui il componente è destinato ad essere utilizzato .....
11. Luogo .....
12. Data .....
13. In allegato documenti illustrativi .....
14. Osservazioni

.....  
(Firma)

<sup>(1)</sup> Barrare le caselle appropriate.

<sup>(2)</sup> Specificare il componente oggetto della comunicazione.