



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 maggio 2013 (05.07)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0196 (COD)**

**9275/1/13
REV 1**

**TRANS 211
CODEC 1000**

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al: COREPER

n. doc. prec.: 7856/13 TRANS 130 CODEC 667

n. prop. Comm.: 13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ("tachigrafo")
- *Approvazione del pacchetto di compromesso finale*

I. Introduzione

1. Il 19 luglio 2011 la Commissione ha presentato la proposta in oggetto, che modifica il regolamento n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada. La proposta modifica inoltre il regolamento 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. La comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future" accompagna la proposta in oggetto ed è stata trasmessa in parallelo al Parlamento europeo e al Consiglio.

2. Il Garante europeo della protezione dei dati ha emesso il proprio parere sulla proposta della Commissione il 5 ottobre 2011. Il parere del Comitato economico e sociale è stato formulato il 7 dicembre 2011 e il Comitato delle regioni ha deciso di non elaborare un parere o un rapporto.
3. La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatrice la sig.ra Silvia-Adriana Ticău (S&D, RO). I relatori ombra sono: il sig. Higgins (PPE, IE), la sig.ra Lichtenberger (Verts, AT), la sig.ra Meissner (ALDE, DE). La votazione in seno alla commissione TRAN ha avuto luogo il 31 maggio 2012 e il 3 luglio si è svolta la votazione in seduta plenaria del Parlamento europeo sui risultati della prima lettura.
4. In seno al Consiglio, un accordo politico è stato raggiunto il 29 ottobre 2012.
5. Allo scopo di conseguire rapidamente un accordo in seconda lettura sul regolamento "tachigrafo", un primo trilogio informale si è svolto il 15 novembre 2012, un secondo il 26 febbraio 2013, un terzo il 20 marzo 2013 e il 14 maggio 2013 si è tenuto un trilogio conclusivo. Durante quest'ultimo trilogio, in data 14 maggio 2013, si è pervenuti ad un accordo ad referendum su un testo di compromesso.
6. Alla luce di quanto precede, si invita il Comitato dei Rappresentanti permanenti a confermare di poter adottare il testo quale riportato nell'allegato.
7. Successivamente all'approvazione del testo da parte del Comitato dei Rappresentanti permanenti, il presidente della commissione del Parlamento europeo per i trasporti e il turismo invierà una lettera al presidente del COREPER in cui si dichiara che il Parlamento europeo, in occasione della seconda lettura, dovrebbe approvare la posizione del Consiglio in prima lettura senza emendamenti.
8. Il Consiglio sarà quindi invitato ad adottare un accordo politico riveduto, che sarà sottoposto a revisione da parte dei giuristi-linguisti prima che il Consiglio adotti la propria posizione in prima lettura.

ALLEGATO

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE)
n. 3821/85 del Consiglio e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e
del Consiglio**

(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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

[...] **Visto il parere del** Garante europeo della protezione dei dati **del 5 ottobre 2011**,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C , , pag. .

² Il Comitato delle regioni ha deciso di non elaborare un parere o un rapporto.

considerando quanto segue:

1. il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada³ stabilisce disposizioni relative alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dei tachigrafi. È stato sostanzialmente modificato in più occasioni e, per garantire una maggiore chiarezza, è pertanto opportuno semplificare e ristrutturare le sue principali disposizioni.
2. L'esperienza ha dimostrato che per garantire l'efficacia ed efficienza del sistema del tachigrafo è necessario 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, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio⁴. 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. Al fine di introdurre una certa flessibilità per i veicoli di peso inferiore 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 e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente, siffatti veicoli dovrebbero essere esclusi dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.** Al fine di garantire la coerenza tra le diverse esenzioni stabilite nell'articolo 13 del 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, occorre rivedere le massime distanze consentite stabilite dagli articoli 13, lettere d), f) e p).

³ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

⁴ GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 1.

4bis. Resta inteso che 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.

4bis bis. La Commissione dovrebbe prendere in considerazione l'installazione di sensori di peso nei veicoli commerciali pesanti e dovrebbe valutare il contributo che siffatti sensori possono offrire ad un migliore rispetto della normativa in materia di trasporto stradale.

5. L'uso dei tachigrafi collegato a un sistema di navigazione satellitare globale è un mezzo adeguato e conveniente per consentire la registrazione automatica della posizione **del veicolo in determinati punti nel corso** [...] del periodo di lavoro giornaliero al fine di coadiuvare gli agenti durante i controlli ed è pertanto opportuno introdurlo.

5bis. Tenuto conto del fatto che nella causa C-394/92 la Corte di giustizia europea ha fornito una definizione di "periodo di lavoro giornaliero", 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."

6. La direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva n. 88/599/CEE del Consiglio⁵ 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 e di conseguenza è opportuno introdurla.

⁵ GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 35.

7. 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 o l'aumento del consumo di energia. Pertanto è opportuno prevedere interfacce standardizzate sui tachigrafi per assicurare l'interoperabilità con le applicazioni ITS.

7bis. 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.

8. La sicurezza del tachigrafo e del relativo sistema è essenziale per garantire che vengano prodotti dati affidabili. Occorre pertanto che i fabbricanti progettino, provino e rivedano periodicamente il tachigrafo in tutte le fasi del suo ciclo di vita per rilevare, prevenire e limitare le vulnerabilità in materia di sicurezza.

9. 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, occorre 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 con efficacia.

9bis. Considerando 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 europeo 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 se tale organismo non presenta condizioni di valutazione di sicurezza equivalenti a quelle previste dall'accordo sul reciproco riconoscimento di cui sopra. Al riguardo, occorre fare affidamento sul parere del comitato di gestione.

10. 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 le officine e le imprese di trasporti. Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri garantiscano l'omologazione, il controllo e la certificazione ivi previsti secondo le procedure definite nel regolamento 765/2008, **purché siano rispettati i criteri minimi di cui all'articolo 19, paragrafo 2.**
11. Al fine di garantire un esame e un controllo più efficaci delle carte del conducente e per agevolare le funzioni dei funzionari di controllo, occorre istituire dei registri elettronici nazionali e adottare disposizioni per l'interconnessione di tali registri.
- 11bis. Al momento del controllo dell'univocità della carta del conducente, gli Stati membri dovrebbero utilizzare le procedure di cui alla raccomandazione della Commissione del 13 gennaio 2010 relativa allo scambio sicuro di dati elettronici tra Stati membri.
- 11ter. Occorre 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 uno Stato AETR una carta del conducente temporanea, non rinnovabile. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento.
- 11quater. Inoltre, occorrerebbe riconoscere agli Stati membri la possibilità di 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.
12. [...]
13. [...]

14. I funzionari di controllo sono confrontati a 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'UE, occorre adottare una metodologia comune per la formazione iniziale e continua dei funzionari di controllo.
15. La registrazione di dati da parte del tachigrafo, nonché lo sviluppo di tecnologie per la registrazione dei dati sulla posizione, la comunicazione a distanza e l'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti comporta il trattamento di dati personali. Occorre applicare la legislazione dell'Unione relativa alla protezione degli individui relativamente al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati, in particolare la 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 dati⁶ e la 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 elettroniche⁷.

15bis. Per consentire una leale concorrenza nello sviluppo di applicazioni connesse al tachigrafo, i diritti di proprietà intellettuale o i brevetti relativi alla trasmissione di dati in entrata o in uscita dal tachigrafo dovrebbero essere accessibili per tutti a titolo gratuito.

15bis bis. Ove applicabile, i dati scambiati durante le comunicazioni con l e 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 (tecnologia DSRC) e definite dal Comitato europeo di normazione.

16. Per garantire una concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti su strada e per dare un chiaro messaggio 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.

⁶ GU L 281 del 23.11.1995, pagg. 31-50.

⁷ GU L 201 del 31.7.2002, pagg. 37-47.

- 16bis. Gli Stati membri devono 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.**
- 16bis bis. 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.**
- 16bis ter. Gli Stati membri dovrebbero informare la Commissione di eventuali fatti da essi constatati riguardo all'offerta di dispositivi o di installazioni fraudolenti di manipolazione del tachigrafo, anche su internet, e la Commissione dovrebbe informarne tutti gli altri Stati membri.**
- 16bis quater. La Commissione dovrebbe continuare a mantenere il suo help desk via internet, che consente ai conducenti, alle imprese di trasporti stradali, alle autorità preposte ai controlli e alle officine autorizzate di affrontare questioni e preoccupazioni attinenti al tachigrafo digitale, anche relativamente a nuovi tipi di manipolazioni o di frode.**
17. Attraverso gli adattamenti dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada, firmato a Ginevra il 1° luglio 1970, compresi i suoi sei emendamenti, depositati presso il segretario generale delle Nazioni Unite (AETR), l'uso del tachigrafo digitale è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi firmatari dell'accordo AETR. Poiché questi paesi sono interessati direttamente dalle modifiche introdotte dal presente regolamento, essi devono poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche, **anche relativamente al sistema di scambio di informazioni sulle carte dei conducenti e sulle carte dell'officina.** Di conseguenza occorre istituire un forum sul tachigrafo.
18. [...]

19. 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 del tachigrafo, nonché relativamente a norme dettagliate per il tachigrafo intelligente; le procedure da seguire per condurre test sul campo e i formulari da utilizzare al fine di monitorare tali test; formulario tipo per la giustificazione scritta della rimozione dei sigilli; procedure comuni e specifiche necessarie per l'interconnessione dei registri elettronici; metodologia 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, 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 Commissione⁸.

19bis. Gli [...] atti di esecuzione **adottati** ai fini del presente regolamento che **sostituiranno** [...] le disposizioni di cui all'allegato [...] I B [...] del regolamento n. 3821/85 **ed altre misure di esecuzione dovrebbero** [...] essere pronti alla data dell'applicazione degli articoli diversi dagli articoli 19, 30 e 43. Tuttavia, se per qualsiasi ragione tali atti non fossero adottati in tempo utile, misure transitorie dovrebbero garantire la necessaria continuità.

19bis bis. 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.

19ter. Nel contesto dell'applicazione dell'accordo AETR, i riferimenti al regolamento n. 3821/85 devono essere intesi come riferimenti al presente regolamento. [...] L'UE esaminerà le misure necessarie da adottare in sede UNECE per assicurare la necessaria coerenza tra il presente regolamento e l'articolo 22 bis dell'accordo AETR.

⁸ GU L 55 del 28.2.2011, pagg. 13-18.

20. [...]

21. [...]

22. [...]

“CAPO I

Principi, campo d'applicazione e requisiti

Articolo 1

Oggetto e principi

1. Il presente regolamento stabilisce **gli obblighi** e i 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/CE⁹ e alla direttiva 92/6/CEE¹⁰.

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

1 bis. Il presente regolamento fissa le condizioni e i requisiti applicabili all'utilizzo delle informazioni e dei dati, diversi dai dati personali, registrati, elaborati o memorizzati dal tachigrafo ai sensi dell'articolo 2 per fini diversi dal controllo di conformità alla normativa di cui al paragrafo 1.

⁹ GU L 80 del 23.3.2002, pagg. 35-39.

¹⁰ GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.

Articolo 2
Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni figuranti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006.
2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai sensi 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 con l'articolo 3bis, paragrafo 3**, e 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;**
 - c) “sensore di movimento”, la 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 il trasferimento e l'archiviazione dei dati;
 - e) “foglio di registrazione”, un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare nel tachigrafo analogico e su cui i dispositivi di marcatura dello stesso incidono una registrazione continua delle informazioni da registrare;

- 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;
- f bis) “tachigrafo analogico”, un tachigrafo che usa un foglio di registrazione in conformità del presente regolamento, **con particolare riguardo all'allegato I**;
- f ter) “tachigrafo digitale”, un tachigrafo che usa una carta tachigrafica in conformità del presente regolamento;
- g) “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;
- h) “carta dell'azienda”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro ad 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 è stato bloccato da tale impresa di trasporto [...];
- i) “carta dell'officina”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro al personale designato di un fabbricante 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, **l'attivazione** e/o il trasferimento dei tachigrafi;
- i bis) "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;**

- i ter) "calibratura" del tachigrafo digitale, l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo da conservare nei dati memorizzati tramite l'uso di una carta dell'officina. I parametri del veicolo comprendono l'identificazione e le caratteristiche del veicolo;**
- i quater) "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;**
- i quinquies) "anomalia", un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente riconducibile a un tentativo di frode;**
- i sexies) "guasto", un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo digitale potenzialmente riconducibile a cattivo o mancato funzionamento di un apparecchio;**
- i septies) "installazione", montaggio di un tachigrafo su un veicolo;**
- i octies) "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;**
- i nonies) "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;**
- i decies) "riparazione", qualunque riparazione di un sensore di movimento o di un'unità di bordo che comporta l'interruzione dell'alimentazione di energia o del collegamento ad altri componenti del tachigrafo, ovvero l'apertura del sensore di movimento o dell'unità di bordo;**
- i undecies) "omologazione", la procedura in base alla quale uno Stato membro, ai sensi dell'articolo 8 del presente regolamento, certifica che il tachigrafo, i relativi componenti o la carta tachigrafica da immettere nel mercato soddisfano i requisiti del presente regolamento;**

- i duodecies) "interoperabilità", la capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali sottostanti di scambiare dati e di condividere informazioni;**
- i terdecies) "interfaccia", strumento posto tra sistemi che fornisce i mezzi attraverso i quali detti sistemi possono collegarsi e interagire;**
- i quaterdecies) "misurazione del tempo", una registrazione digitale permanente del tempo (data e ora) universale coordinato (UTC);**
- i quindecies) "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;**
- i sexdecies) "standard aperto", uno standard definito in un documento contenente le relative specifiche disponibile gratuitamente o ad un prezzo simbolico, che tutti possono copiare, divulgare ed usare a titolo gratuito o dietro pagamento di un importo simbolico.**

Articolo 3

Campo di applicazione

1. I tachigrafi sono installati e utilizzati sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006.
2. Gli Stati membri possono esonerare i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 dall'applicazione del presente regolamento.
3. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto per le quali è stata concessa una deroga di cui all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006; essi ne informano immediatamente la Commissione.

3 bis. Dopo quindici anni dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma degli articoli 4, 5 e 6 del presente regolamento, i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal relativo Stato membro di immatricolazione sono muniti di un siffatto tachigrafo.

4. 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 obbligatorie a norma del paragrafo 1.

Articolo 3bis

[...] 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 delle disposizioni del presente regolamento.
2. Il tachigrafo e le **carte tachigrafiche** sono conformi ai seguenti requisiti [...]:
 - 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 un efficace controllo di conformità alla legislazione applicabile;- sono di facile impiego.

3. Il tachigrafo digitale registra i seguenti dati: a) distanza percorsa e velocità del veicolo; b) misurazione del tempo; c) **punti di posizione di cui all'articolo 4, 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. Il tachigrafo analogico registra almeno i dati di cui al paragrafo 3, lettere a), b) e e).
5. [...]

5bis. L'accesso ai dati memorizzati nel tachigrafo e nella carta tachigrafica può essere concesso in qualsiasi momento:

- a) **alle autorità competenti per l'effettuazione di controlli, b) all'impresa di trasporto interessata, affinché possa assolvere ai propri obblighi di legge, in particolare quelli di cui agli articoli 28 e 29.**

5ter I dati sono trasferiti nel minor tempo possibile alle imprese di trasporto o ai conducenti. Il trasferimento non deve dare adito ad alterazioni o cancellazioni di dati.

5quater I dati registrati dal tachigrafo che è possibile trasmettere o raccogliere tramite il tachigrafo, mediante connessione senza fili o elettronicamente, sono resi sotto forma di protocolli disponibili al pubblico secondo quanto definito negli standard aperti.

5quinquies Onde assicurare che il tachigrafo e le carte tachigrafiche rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, in particolare al presente articolo, la Commissione adotta 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 40, paragrafo 3.

5sexies Le suddette disposizioni 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 3ter

Funzioni del tachigrafo digitale

Il tachigrafo digitale svolge 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 4, 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 3quater
Visualizzazione e segnalazione

1. **Le informazioni contenute nel tachigrafo digitale e nella carta tachigrafica relative alle attività del veicolo e al conducente e secondo conducente 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 guida, il periodo di guida continuo in corso e il periodo cumulato di interruzione in corso**
 - **se l'attività in corso è disponibilità/altre attività/riposo o interruzione la durata di tale attività (a partire dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso**
 - 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 sopra.

3. **Il tachigrafo digitale invia al conducente un segnale di avviso quando rileva un'anomalia e/o un guasto e prima del superamento del periodo massimo di guida continuo consentito per agevolare il rispetto della legislazione applicabile.**

4. **I segnali sono visivi e, in aggiunta, 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 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 il tachigrafo risponda ai requisiti in materia di visualizzazione e segnalazione stabiliti nel presente articolo, la Commissione adotta norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.**

Articolo 3quinquies

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 pubblica indipendente 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 ai controlli del presente regolamento e del 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 4,**
 - **l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 5,**
 - **l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 6,**
 - **lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 26, 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 29.**
3. **Il tachigrafo digitale deve essere progettato in modo da garantire la riservatezza. Devono essere trattati solo i dati necessari ai fini dell'elaborazione.**

4. **I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e/o altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.**

CAPO II

Tachigrafo intelligente

Articolo 4

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 6 bis 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 a siffatti 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 soppressi appena smettono di essere necessari alle suddette operazioni.**

Articolo 5

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, il tachigrafo installato sui veicoli immatricolati per la prima volta **36** [...] mesi dopo l'entrata in vigore delle **norme dettagliate** [...] di cui all'articolo 6 bis può comunicare con tali autorità mentre il veicolo è in movimento. [...]

- 1 bis. **"Dopo quindici anni dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma degli articoli 4, 5 e 6 del presente regolamento, 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 dell'apparecchiatura per la diagnosi precoce remota [...] di cui al presente articolo. [...]"**

2. 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 competenti autorizzate ad accertare le violazioni del regolamento n. 561/2006 e del regolamento n. 3821/85 e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.
3. 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.
4. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini del controllo della conformità al presente regolamento. Non sono trasmessi a entità diverse dalle autorità che controllano i periodi di guida e di riposo o da organi giudiziari, nel quadro di un procedimento giudiziario in corso.
5. 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 del successivo controllo su strada la manomissione o l'uso improprio non sono confermati, i dati trasmessi sono eliminati.

6. L'impresa di trasporto che utilizza il veicolo è tenuta a informare il conducente della possibilità di una **comunicazione** remota a **fini di** diagnosi precoce di eventuale manomissione o uso improprio del tachigrafo.

6bis. **Una comunicazione remota a fini di controllo del tipo descritto al presente articolo non può in alcun caso dare adito all'automatica applicazione di ammende o penali per il conducente o l'impresa. 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 6

Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti

1. I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta **36** [...] mesi dopo l'entrata in vigore **delle norme dettagliate** [...] di cui all'articolo 6 bis 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 6 bis;
 - 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.

[...]

Al fine di assicurare che il tachigrafo risponda ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 4, 5 e 6, 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 40, paragrafo 3.

1. Tali norme:

- a) **Per quanto concerne le funzionalità del tachigrafo intelligente di cui al capo II, 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 4 e 5.**
- b) **specificano le diverse condizioni e requisiti affinché il servizio di posizionamento satellitare e della tecnologia di comunicazione a distanza di cui agli articoli 4 e 5 sia esterno o integrato nel tachigrafo e, qualora sia esterno, 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 6. Siffatti standard possono includere una norma in materia di distribuzione di diritti di accesso al conducente, all'officina, all'impresa 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 7

Applicazioni

1. I fabbricanti o i loro agenti presentano una domanda di omologazione UE 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 un anno dal [data di entrata in vigore del presente regolamento]** la denominazione e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1 e **successivamente forniscono eventuali aggiornamenti, in funzione delle necessità**. La Commissione pubblica l'elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet e **lo aggiorna di conseguenza**.
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.

Il certificato di funzionalità è rilasciato al fabbricante dall'autorità competente per l'omologazione.

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

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

- **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:**
 - **la conformità con gli obiettivi di sicurezza,**
 - **l'espletamento delle seguenti funzioni di sicurezza: identificazione e autenticazione, autorizzazione, riservatezza, responsabilità, integrità, verifica, accuratezza e affidabilità del servizio;**
- **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;**
- **il certificato di interoperabilità attesta che l'articolo collaudato è pienamente interoperabile con i necessari modelli di tachigrafi o carte tachigrafiche.**

3 ter 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 dell'impiego. Tale autorità conferma al fabbricante l'estensione dell'omologazione oppure richiede un aggiornamento o una conferma dei certificati funzionale, di sicurezza e/o di interoperabilità pertinenti.

4. 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.

5. [...] **Le norme dettagliate di** applicazione uniforme del [...] presente articolo **sono adottate dalla Commissione.** [...] Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Articolo 8

Concessione dell'omologazione

Ogni Stato membro concede l'omologazione UE a qualsiasi modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica se essi sono conformi alle prescrizioni indicate all'articolo 3 bis **e all'articolo 6 bis** e se lo Stato membro è in grado di controllare la conformità della produzione al modello omologato.

Le modifiche o le aggiunte a un modello omologato devono formare oggetto di un'ulteriore omologazione UE da parte dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE iniziale.

Articolo 9

Marchio di omologazione

Gli Stati membri assegnano al richiedente un marchio di omologazione UE 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 8 **e dell'allegato II.** Tali modelli sono adottati dalla Commissione in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Articolo 10
Omologazione o rifiuto

Le autorità competenti dello Stato membro al quale 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 approvino la domanda di omologazione, comunicano il rifiuto dell'omologazione alle autorità degli altri Stati membri, insieme con la motivazione della decisione.

Articolo 11
Conformità dell'apparecchio all'omologazione

1. Qualora lo Stato membro che ha proceduto all'omologazione UE di cui all'articolo 8 constati che delle unità di bordo, dei sensori di movimento, dei fogli di registrazione o delle carte tachigrafiche recanti il marchio di omologazione UE 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 UE.
2. Lo Stato membro che ha accordato un'omologazione UE 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 UE è informato da un altro Stato membro dell'esistenza di uno dei casi di cui ai paragrafi 1 e 2, esso adotta, dopo aver consultato l'altro Stato membro, 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, dei fogli di registrazione o delle carte tachigrafiche 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 fabbricante, 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, nel termine di un mese, della revoca di un'omologazione UE precedentemente accordata o di qualsiasi altra misura presa in conformità dei paragrafi 1, 2 e 3, nonché dei motivi che giustificano tali provvedimenti.

5. Qualora uno Stato membro che ha concesso un'omologazione UE 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 portato a un accordo, la Commissione, dopo aver consultato gli esperti di tutti gli Stati membri ed esaminato tutti i fattori in gioco, 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. La Commissione fissa il termine per la messa in applicazione della sua decisione in ciascun caso.

Articolo 12

Omologazione dei fogli di registrazione

1. Il richiedente l'omologazione UE per un modello di foglio di registrazione precisa nella domanda il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) tale foglio è destinato a essere utilizzato e fornisce, per il collaudo del foglio, 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 può essere utilizzato.

Articolo 13

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 modo preciso. Essa è notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso offerte dalla legislazione vigente negli Stati membri e dei termini per la presentazione dei ricorsi stessi.

Articolo 14

Riconoscimento dei tachigrafi omologati

Gli Stati membri non possono rifiutare l'immatricolazione né vietare 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 UE di cui all'articolo 9 e della targhetta di installazione di cui all'articolo 17, paragrafo 4.

Articolo 15

Sicurezza

1. I fabbricanti 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 accordato la scheda di omologazione.
2. A tal fine, i fabbricanti presentano la necessaria documentazione all'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 3 per l'analisi delle vulnerabilità.
3. Ai fini del paragrafo 1 l'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, 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 ad elementi già sul mercato**, il fabbricante 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 risolto, in particolare da parte del fabbricante, 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 11, paragrafo 2.**

Articolo 16
Test sul campo

1. Gli Stati membri possono autorizzare test sul campo per i tachigrafi che non sono stati ancora omologati. Le autorizzazioni dei test sul campo concesse da uno Stato membro 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 31, paragrafo 2.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure da seguire per condurre test sul campo e i formulari da utilizzare al fine di monitorare tali test. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

CAPO IV

Installazione e ispezioni

Articolo 17
Installazione e riparazione

1. Sono autorizzati ad 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, in conformità dell'articolo 19.
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 10, dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, dopo avere verificato 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. La conformità dell'installazione del tachigrafo alle prescrizioni del presente regolamento è attestata dalla targhetta di installazione 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 al paragrafo 1 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 autorizzati senza ritardi ingiustificati ed entro 7 giorni dopo la loro rimozione.

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

Articolo 18

Ispezioni dei tachigrafi

1. I tachigrafi sono sottoposti a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. L'ispezione periodica è condotta almeno ogni due anni.

1 bis. I controlli 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.**
2. Le officine redigono una relazione sull'ispezione laddove debbano essere risolte irregolarità di funzionamento del tachigrafo, se l'ispezione è conseguente a un'ispezione periodica o condotta su richiesta specifica dell'autorità nazionale competente. Le officine tengono inoltre un elenco di tutte le relazioni stilate sulle ispezioni.

3. Le relazioni sull'ispezione sono conservate [...] almeno per i due anni successivi alla loro stesura. [...] **Gli Stati membri decidono durante tale periodo** se le relazioni sull'ispezione **sono trattenute o trasmesse all'autorità competente**. Nei casi in cui conserva le relazioni, l'officina, su richiesta dell'autorità competente, le mette a disposizione insieme alle calibrature eseguite nel corso del periodo in questione.

Articolo 19

Autorizzazione di installatori e officine

1. Gli Stati membri autorizzano, sottopongono a verifiche regolari e certificano gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli che possono effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni del tachigrafo.
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 deve avere ricevuto una formazione adeguata;
 - b) le attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti devono essere disponibili;
 - c) gli installatori e le officine devono godere di buona reputazione.
3. Le verifiche degli installatori e delle officine autorizzati sono condotte nel modo seguente:
 - a) gli installatori o le officine autorizzati sono sottoposti, almeno ogni due anni, a una verifica delle procedure applicate dall'officina durante la manipolazione del tachigrafo. 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 alcuna presenza fisica nell'officina;

- 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 controlli coprono almeno il 10% delle officine autorizzate nel corso di un anno.
4. Gli Stati membri e le rispettive autorità competenti prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori od officine e imprese di trasporto stradale. In particolare, in caso di rischio grave di conflitto di interessi, si prendono 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 delle officine e degli installatori autorizzati e delle carte loro rilasciate. La Commissione pubblica le liste delle officine e degli installatori autorizzati sul suo sito Internet.
6. Le autorità competenti degli Stati membri revocano l'omologazione, temporaneamente o definitivamente, agli installatori e alle officine che non adempiono agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento.

Articolo 20

Carte dell'officina

1. La durata di validità delle carte dell'officina non può superare 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 19, paragrafo 2.
2. L'autorità competente rinnova una carta dell'officina entro quindici giorni lavorativi dalla ricezione di una **valida** richiesta di rinnovo **e di tutta la necessaria documentazione da parte dell'autorità competente**. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta dell'officina, l'autorità fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una richiesta circostanziata a tale scopo. L'autorità che rilascia la carta tiene un registro delle carte smarrite, rubate o difettose.

3. Qualora uno Stato membro revochi l'omologazione di un installatore o di un'officina di cui all'articolo 19, 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 e alle officine autorizzati.

CAPO V

Carte del conducente

Articolo 21

Rilascio delle carte del conducente

1. La carta del conducente viene rilasciata, 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 a partire 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 tale persona vi ritorni regolarmente. Questa condizione non è richiesta allorché la persona effettua 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 informazioni o prove supplementari.

3 bis. 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 europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada, a condizione che tale conducente abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa stabilita nello Stato membro di rilascio e disponga, nella misura in cui si applichi il regolamento 1072/2009 dell'attestato di conducente di cui a tale regolamento.

Sulla base dei dati forniti dagli Stati membri, la Commissione sorveglia attentamente l'applicazione di questa norma. 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 ad un conducente nominativamente individuato in più di un'occasione. In siffatti casi, la Commissione può proporre la revisione di questa norma.

4. Le autorità competenti dello Stato membro di rilascio prendono 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.
5. La durata di validità della carta del conducente non è superiore a cinque anni.
6. 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.

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

7 bis. 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 TUE e il TFUE, **purché in siffatti casi si applichino le pertinenti disposizioni del presente regolamento.**

Articolo 22

Utilizzo delle carte del conducente

1. La carta del conducente è personale.
2. Il conducente può essere titolare di una sola carta valida del conducente ed è autorizzato ad usare solo la propria carta personalizzata. È vietato l'uso di carte difettose o il cui periodo di validità sia scaduto.

Articolo 23

Rinnovo delle carte del conducente

1. Qualora il conducente desideri rinnovare la sua carta del conducente, questi 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.
2. Se le autorità dello Stato membro di residenza normale del conducente sono diverse da quelle che hanno rilasciato la sua carta e viene loro richiesto 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 giunge 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 24

Carte rubate, smarrite o difettose

1. L'autorità che rilascia la carta registra 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 deve essere debitamente dichiarato alle autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto.
3. Lo smarrimento della carta del conducente forma oggetto di debita dichiarazione presso le 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 in cui ricevono 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, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa, a condizione che il conducente possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

Articolo 25

Riconoscimento reciproco e scambio delle carte del conducente

1. Le carte del conducente rilasciate dagli Stati membri formano oggetto di riconoscimento reciproco.
2. Quando il titolare di una carta del conducente in corso di validità rilasciata da uno Stato membro ha fissato la sua residenza normale in un altro Stato membro, egli può chiedere che la sua carta sia scambiata contro 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 quello Stato membro.

Articolo 26

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 21 [...], gli Stati membri mantengono dei registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente, comprese quelle di cui all'articolo 21, paragrafo 3 bis, per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità:
 - 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 messaggeria TACHOnet o un sistema compatibile. **Qualora si utilizzi un sistema compatibile**, [...] lo scambio di dati elettronici **sarà** [...] possibile con tutti gli altri Stati membri mediante il sistema di messaggeria 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 40, paragrafo 3.

Articolo 27

[...]

CAPO VI

Utilizzo dell'apparecchio

Articolo 28

Utilizzo corretto dei tachigrafi

1. L'impresa di trasporto e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso del tachigrafo digitale e della carta del conducente. Ogni volta che viene utilizzato il tachigrafo analogico, l'impresa di trasporto ed il conducente ne garantiscono il buon funzionamento, nonché il buon uso del foglio di registrazione.

1 bis. Il tachigrafo digitale non è impostato 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.

2. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione, oltre che i dati registrati nel tachigrafo o 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.

3. I veicoli non sono muniti di più di un tachigrafo tranne ai fini dei test sul campo di cui all'articolo 16.
4. 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 29

Responsabilità dell'impresa

- 2 bis. L'impresa di trasporto è **tenuta a garantire che** [...] i propri conducenti **ricevano una formazione ed istruzioni adeguate** per quanto riguarda il buon funzionamento del [...] **tachigrafo digitale**, effettua controlli periodici per garantire che i propri conducenti utilizzino correttamente [...] **il tachigrafo** e non fornisce ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio del [...] **tachigrafo**.
1. L'impresa di trasporto rilascia ai conducenti di veicoli dotati di un tachigrafo analogico un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale di tali fogli, della durata del servizio e della necessità di sostituire eventualmente i fogli danneggiati o quelli ritirati da un agente incaricato del controllo. L'impresa di trasporto consegna ai conducenti soltanto fogli di registrazione di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio installato a bordo del veicolo.

Qualora il 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. L'impresa di trasporto conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti tabulati per conformarsi all'articolo 31, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa di trasporto fornisce altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono e gli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta dei funzionari di controllo.
3. Un'impresa di trasporto è responsabile per le infrazioni del presente regolamento commesse dai conducenti dell'impresa **o da quelli a sua disposizione**. Gli Stati membri possono tuttavia subordinare tale responsabilità all'infrazione da parte dell'impresa del paragrafo 2 bis del presente articolo e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2 del regolamento n. 561/2006.

Articolo 30

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 o carte 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 l'insudiciamento del foglio; 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 la presentazione di formulari 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** [...], apparecchio di controllo di cui all'allegato I B, 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) devono preoccuparsi della concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio e l'ora legale nel paese di immatricolazione del veicolo;

- b) devono azionare 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”, ossia attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti,

¹¹ GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

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 deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:

- a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio;
- b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio;
- c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato il conducente prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio;
- d) la lettura del contachilometri:
 - i) prima del primo viaggio registrato sul foglio,
 - ii) alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio,
 - 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 queste informazioni se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione conformemente all'articolo 4.

Articolo 31

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 o la carta del conducente deteriorati insieme con il foglio 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 30, 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 32

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 degli 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 degli 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 agente 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 24, paragrafo 2, e all'articolo 33, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 33

Procedure in caso di funzionamento difettoso dell'apparecchio

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

Se il ritorno alla sede può essere effettuato solo dopo un periodo superiore 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 37 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, **nella misura in cui ciò sia conforme con la legislazione nazionale dello Stato membro.**

2. Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo, il conducente riporta i dati che consentono l'individuazione del conducente (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 34

[...]

Articolo 34 bis
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 conformemente a quanto ivi disposto. Tali apparecchiature comprendono in particolare:**
 - a) **carte di controllo che consentono l'accesso ai dati registrati nel tachigrafo e nelle carte tachigrafiche e facoltativamente nelle carte dell'officina;**
 - b) **gli strumenti necessari per trasferire file di dati dell'unità di bordo e delle carte tachigrafiche e per poter analizzare tali file di dati e i documenti stampati prodotti dal tachigrafo digitale, raffrontandoli con i fogli o i diagrammi del tachigrafo analogico.**

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 in 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 controllare 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 ed essere utilizzati come prova conformemente alle 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 dell'impresa.**

Articolo 35

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 del tachigrafo 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 sei mesi a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.
3. La Commissione adotta misure che precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, incluso 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 40, paragrafo 3.

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

Articolo 36

Assistenza reciproca

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

Nel quadro 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 correlate agli installatori e alle officine, le tipologie di pratiche di manomissione e le eventuali sanzioni imposte per tali infrazioni.

Articolo 37

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 conformi alle categorie di violazioni definite nella direttiva 2006/22/CE.
2. [...]
3. [...]
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro il [data di applicazione del presente regolamento]. Essi informano la Commissione in merito a qualsiasi successiva modifica di tali misure.

Articolo 38

[...]

Articolo 39

[...]

CAPO VIII

Disposizioni finali

Articolo 40

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato 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.

Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza risultati qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

Articolo 41

Forum sul tachigrafo

1. Viene istituito un forum sul tachigrafo al fine di incoraggiare il dialogo sulle questioni tecniche concernenti il tachigrafo tra gli esperti degli Stati membri, membri del comitato di cui all'articolo 40, e gli esponenti dei paesi terzi che utilizzano il tachigrafo ai sensi dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada (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 40.
3. Il forum sul tachigrafo è aperto alla partecipazione di esperti di Parti contraenti dell'accordo AETR interessate non appartenenti all'UE.
4. Le parti interessate, i rappresentanti dei costruttori di veicoli, i fabbricanti 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 42

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 dodici mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 43

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

- **All'articolo 3 è aggiunta la seguente lettera a bis): veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 t, 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 e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.**

- La distanza di “50 km” a cui si fa riferimento alle lettere d), f) e p) dell'articolo 13, paragrafo 1, è sostituita da “100 km”.

All'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), il secondo trattino viene soppresso.

Articolo 44

Misure transitorie

In attesa dell'adozione degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento, che consentirà l'attuazione di tali atti al momento dell'applicazione dello stesso, le disposizioni di cui al regolamento n. 3821/85, comprese quelle contenute nell'allegato **I B [...]** , continueranno ad applicarsi a titolo transitorio, sino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento.

Articolo 45

Abrogazione

Il regolamento n. 3821/85 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento. [...]

Articolo 46
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 44, esso ha effetto a decorrere da due anni dopo l'entrata in vigore, eccetto per le disposizioni di cui agli articoli 19, 30 e 43 del presente regolamento, che si applicheranno a decorrere da un anno dopo l'entrata in vigore.

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

**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:**

apparecchio destinato ad essere montato a bordo di veicoli stradali per indicare e registrare in modo automatico o semiautomatico dati sulla marcia di questi veicoli e su certi tempi di lavoro dei loro conducenti;

b) **foglio di registrazione:**

foglio concepito per ricevere e fissare registrazioni, da collocare nell'apparecchio di controllo e sul quale i dispositivi scriventi dell'apparecchio tracciano in modo continuo i diagrammi dei dati da registrare;

c) **costante dell'apparecchio di controllo:**

caratteristica numerica che esprime il valore del segnale di entrata necessario per ottenere l'indicazione e la registrazione della distanza percorsa di 1 km; questa costante deve essere espressa in giri per chilometro ($k = \dots$ giri/km) o in impulsi per chilometro ($k = \dots$ imp/km);

d) **coefficiente caratteristico del veicolo:**

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 (vedi capo 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);

e) **circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote:**

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 (vedi capo VI, paragrafo 4, del presente allegato) e viene espressa con: $l = \dots$ 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 ai punti 3, 4 e 5, simultaneamente ma in modo differenziato su due fogli 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 al capo III, lettera c), punto 4.

1.3. Un dispositivo marcatore indicante sul foglio di registrazione, singolarmente:

- tutte le aperture della cassa contenenti tale foglio;
- per gli apparecchi di controllo elettronici, quali definiti al punto 7 del capo II, 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 al punto 7 del capo II, 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 sopra elencati 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 m/s², 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 comandata 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 4 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 1, 2, 5 oppure 10 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 ad 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.
- 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, sarà comandato dal meccanismo dell'orologio. In questo caso il movimento di rotazione del foglio sarà continuo ed uniforme con una velocità minima di 7 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 è comandato dal meccanismo dell'orologio, la velocità di avanzamento in linea retta sarà 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 1 km percorsa deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno 1 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 adempiute le seguenti condizioni:

- il tracciato descritto da detta punta è perpendicolare alla circonferenza media (nel caso di fogli a forma di dischi) o all'asse della zona riservata alla registrazione della velocità (nel caso di foglio 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 ad 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 30, 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 30 del 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 distinti, ciascuno per un conducente. In tal caso, l'avanzamento dei vari fogli 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.

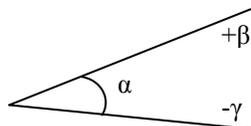
e) Marcature

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 fabbricante dell'apparecchio,
 - numero di fabbricazione ed 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 α 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 β e γ rappresentano rispettivamente gli scarti limite ammissibili verso l'alto e verso il basso rispetto all'angolo α .

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 1 km;

b) velocità:

3 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;

c) tempi:

± 2 minuti al giorno, con un massimo di 10 minuti in 7 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 1 km;

b) velocità:

4 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;

- c) tempi:
 - ± 2 minuti al giorno, oppure
 - ± 10 minuti ogni 7 giorni.

- 3. In uso:
 - a) distanza percorsa:
 - 4 % in più o in meno della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a 1 km;
 - b) velocità:
 - 6 km/h in più o in meno rispetto alla velocità reale;
 - c) tempi:
 - ± 2 minuti al giorno, oppure
 - ± 10 minuti ogni 7 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 al capo 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, senza deteriorarli e senza impedire la leggibilità delle registrazioni, le indicazioni di cui all'articolo 30 del 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, indipendente dalla loro forma, deve essere di 24 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 20 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 deve recare stampate le seguenti indicazioni:

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

Inoltre su ciascun foglio deve essere impressa almeno una linea di indicazione dei tempi graduata in modo da permettere la lettura immediata del tempo per intervalli di 15 minuti, nonché un'agevole determinazione degli intervalli di 5 minuti.

d) **Spazio libero per iscrizioni manoscritte**

Uno spazio libero sui fogli 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,
- numero (numeri) della targa d'immatricolazione del veicolo (veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio,
- rilevamenti del contatore chilometrico del veicolo (dei veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio,
- 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 questi diversi rapporti a quello per il quale l'adattamento dell'apparecchio al veicolo viene effettuato dall'adattatore.

3. Una targhetta di montaggio ben visibile viene 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 montatore o di un'officina autorizzati, che richieda una modifica della regolazione dell'installazione propriamente detta, deve essere apposta una nuova targhetta in sostituzione della precedente.

Sulla targhetta devono essere riportate almeno le seguenti indicazioni:

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

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 al capo 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 alle lettere b), c) ed e) possono essere tolti:

- 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 montatore 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 7 giorni negli altri casi; ogni rimozione di questi 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 A della direttiva 70/156/CEE del Consiglio. Su tali veicoli, che sono provvisti di tachigrafo a norma del presente regolamento e non sono concepiti per l'installazione 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 ed 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 al capo III, lettera f), punto 1, mediante il sigillo di cui al capo V, punto 4, 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 regolamento compresi i suoi allegati, o delegare la certificazione stessa ai fabbricanti o ai loro mandatari.

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 al capo III, lettera f), punto 2.

Le relative prove di controllo sono eseguite dal montatore o dall'officina autorizzati, sotto la loro 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.

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 al capo III, lettera f), punto 3, relativo agli errori massimi tollerati in esercizio, verrà 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 fabbricante,
- 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 ad una velocità di 50 ± 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

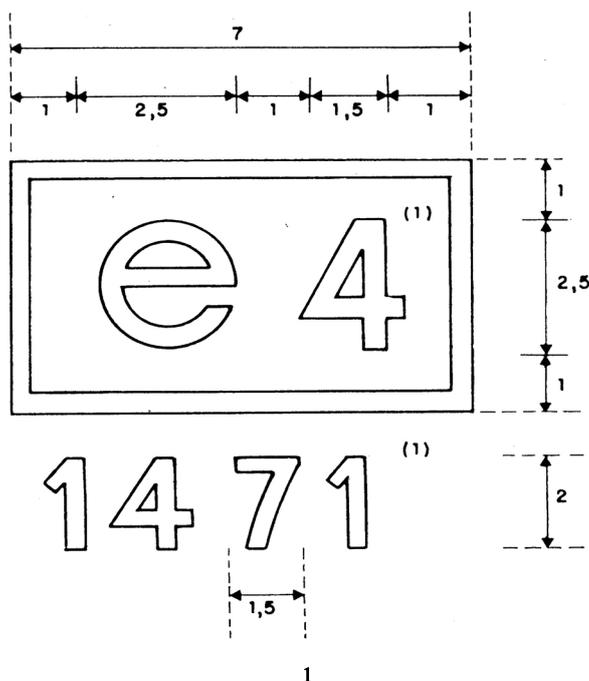
1. Il marchio di omologazione è composto:

- 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,
Grecia	23,
Spagna	9,
Francia	2,
Irlanda	24,
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

- da un numero di omologazione corrispondente al numero della scheda di omologazione stabilita per il prototipo dell'apparecchio di controllo o del foglio, posto in una posizione qualsiasi in prossimità del rettangolo.
2. Il marchio di omologazione viene apposto sulla targhetta 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 sono espresse in millimetri; queste dimensioni rappresentano dei minimi. Si devono rispettare i rapporti fra queste dimensioni.



¹ Queste cifre sono riportate unicamente a titolo indicativo.

II. SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEL [...] TACHIGRAFO ANALOGICO

Lo stato 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 ¹:

- 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 foglio di registrazione

Numero di omologazione

1. Marchio di fabbrica o di commercio
.....
2. Denominazione del modello.....
3. Nome del fabbricante
4. Indirizzo del fabbricante
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)

¹ Cancellare le menzioni inutili.

III. SCHEDA DI OMOLOGAZIONE DEL [...] TACHIGRAFO DIGITALE

Lo Stato 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 PRODOTTI CONFORMI ALL'ALLEGATO I B

Nome dell'amministrazione competente

Comunicazione concernente ²:

- omologazione di
- ritiro dell'omologazione di
- modello di apparecchio di controllo
- componente dell'apparecchio di controllo³
- 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 fabbricante
4. Indirizzo del fabbricante
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)

² Barrare le caselle appropriate.

³ Specificare il componente oggetto della comunicazione.