



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.7.2011  
COM(2011) 454 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE E AL COMITATO  
DELLE REGIONI**

**Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future**

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE E AL COMITATO DELLE REGIONI

## Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future

### 1. INTRODUZIONE

I tachigrafi svolgono un ruolo fondamentale di controllo dell'osservanza, da parte dei conducenti professionisti dell'autotrasporto, delle regole sul tempo di guida e sui periodi di riposo. Essi contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti e promuovono la concorrenza leale fra le imprese di autotrasporto. Il miglioramento dell'efficienza di costo dei tachigrafi è un elemento fondamentale della strategia della Commissione per l'ulteriore integrazione del mercato dell'autotrasporto merci, volta a rendere il trasporto su strada più sicuro, efficiente e competitivo, come delineato nel Libro bianco sui trasporti del 28 marzo 2011<sup>1</sup>.

- La presente comunicazione corredo una proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio sul tachigrafo. Tale proposta mira a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei tachigrafi e a garantire l'osservanza, da parte dei conducenti professionisti, delle regole sul tempo di guida e sui periodi di riposo. Essa accoglie le raccomandazioni del Gruppo di alto livello di parti interessate indipendenti sugli oneri amministrativi<sup>2</sup> e di relazioni di organizzazioni nazionali di controllo e di pubblica sicurezza sulle manipolazioni e sulle frodi.
- Il regolamento proposto comprende misure per migliorare le capacità tecniche del tachigrafo digitale<sup>3</sup> e farne un vero e proprio tachigrafo "intelligente", nonché misure non tecniche volte, ad esempio, a migliorare l'affidabilità delle officine, introdurre un livello minimo di armonizzazione delle sanzioni e della formazione degli agenti addetti ai controlli e semplificare le regole sull'impiego del tachigrafo esonerandone alcune PMI.

In fase di elaborazione della presente proposta, la Commissione ha individuato<sup>4</sup> svariate altre misure necessarie per migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema del tachigrafo. Tuttavia, tali misure non possono essere attuate direttamente mediante il regolamento proposto. La presente comunicazione illustra come e quando la Commissione intende attuare tali misure ulteriori, considerate necessarie ma non incluse nella proposta legislativa di corredo. Occorrerà adottare quattro misure, dettagliate nella presente comunicazione:

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index_en.htm)

<sup>3</sup> Connessione a dispositivi di un sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per comunicazione remota con agenti delle forze dell'ordine addetti alla sicurezza stradale e sviluppo di un'interfaccia standard con applicazioni di sistemi di trasporto intelligenti.

<sup>4</sup> Cfr. la valutazione d'impatto, SEC(2011) xxx.

- Sarà necessario modificare, mediante atti delegati, le specifiche tecniche del tachigrafo digitale di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85. Ciò agevolerà l'elaborazione e la produzione di tachigrafi dotati delle nuove capacità tecniche introdotte dalla proposta legislativa, come sopra accennato. Ancor più importante è la necessità di perfezionare i meccanismi di sicurezza per preservare gli attuali livelli di sicurezza ed evitare frodi e manomissioni sui dati registrati dai tachigrafi. Tali modifiche richiederanno una strategia di migrazione per garantire la compatibilità fra le attuali carte e unità di bordo in operazione e quelle che saranno introdotte successivamente.
- Per quanto riguarda i sigilli di sicurezza dei tachigrafi, destinati a prevenire interferenze con i dati, occorre che gli organi di normalizzazione appropriati elaborino standard armonizzati. Per avviare tale procedimento, la Commissione deve conferire un mandato al CEN a norma della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche<sup>5</sup>, il quale definisce un quadro di riferimento per le attività di normalizzazione.
- Il regolamento proposto renderà necessario migliorare il processo decisionale sui tachigrafi nel contesto dell'AETR<sup>6</sup>, accordo cui aderiscono i 27 Stati membri dell'Unione europea e altri 22 paesi europei (fra cui paesi CIS, la Turchia e i paesi balcanici occidentali)<sup>7</sup>. Nel 2010 una modifica dell'AETR ha fatto del tachigrafo digitale l'apparecchiatura di registrazione obbligatoria per i trasporti internazionali in 22 paesi AETR non membri dell'UE. Una conseguenza del successo ottenuto nel diffondere il tachigrafo sviluppato nell'UE oltre i suoi confini è che oggi tali paesi non-UE sono anch'essi interessati dai futuri adeguamenti tecnici del dispositivo. L'attuazione uniforme dell'impiego del tachigrafo consente ai trasportatori stradali dell'UE di competere in condizioni di uguaglianza con i loro omologhi di tali paesi non-UE, fatto che in ultima analisi è nell'interesse della stessa Unione Europea.
- Da ultimo, occorrerà modificare la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida per organizzare opportunamente la fusione delle carte utilizzate dai conducenti professionisti nei tachigrafi digitali con le loro patenti di guida a partire dal 2018, come prevede il regolamento che accompagna la presente comunicazione.

## **2. LE SFIDE**

### ***2.1. Adattare le caratteristiche di sicurezza del tachigrafo***

#### *2.1.1. Situazione attuale*

Il tachigrafo deve essere in grado di fornire dati affidabili e accurati per consentire controlli efficaci dei periodi di guida e di riposo osservati dai conducenti. Ad esempio, i dati devono poter essere utilizzati nei procedimenti giudiziari. La sicurezza del sistema tachigrafico è quindi essenziale per prevenire le frodi e le manomissioni illecite. L'obbligo di fornire

---

<sup>5</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

<sup>6</sup> Accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada.

<sup>7</sup> Albania, Andorra, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Kazakistan, Liechtenstein, Moldova, Monaco, Montenegro, Norvegia, Federazione Russa, San Marino, Serbia, Svizzera, ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Uzbekistan.

garanzie sufficienti in termini di misure tecniche di sicurezza e di misure organizzative relative al trattamento dei dati deriva anche dal fatto che i dati trattati sono dati personali. Il loro trattamento è soggetto ai principi sanciti dalla direttiva 95/46/CE<sup>8</sup> sulla tutela dei dati personali e dalla direttiva 2002/58/CE<sup>9</sup>, che dispongono il trattamento sicuro dei dati personali.

Per mantenere il livello di sicurezza nel tempo occorrono costanti adeguamenti al progresso informatico. Un livello di sicurezza relativamente elevato è infatti necessario per rendere impossibile l'apporto di modifiche non autorizzate ai dati registrati (integrità), per identificare in modo univoco l'origine dei dati e per garantire che i dati siano sempre disponibili in caso di necessità o su richiesta. L'attuale normativa sui tachigrafi definisce un determinato livello di sicurezza e dispone alcuni meccanismi di sicurezza volti a raggiungere tale livello di sicurezza (detto "livello ITSEC E3 alto")<sup>10</sup>. Tuttavia, la potenza sempre maggiore dei computer e i progressi registrati dalla crittografia e dalla decifrazione fanno sì che tale livello di sicurezza non sia più garantito dai meccanismi di sicurezza previsti a norma delle attuali specifiche<sup>11</sup>. In assenza di modifiche, aumenta ogni anno la probabilità di decifrazione del sistema. Ciò che alcuni anni fa era considerato di ultima generazione e difficile da attaccare oggi è diventato più facile da decifrare in conseguenza dello sviluppo e della crescente sofisticazione dell'informatica.

Tale divario fra il livello di sicurezza prescritto e la tecnologia chiamata a garantirlo ha già portato la Commissione ad adottare azioni correttive. L'ultima modifica all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio<sup>12</sup> stabilisce che l'omologazione può continuare ad essere concessa nei casi in cui le autorità di certificazione della sicurezza ai sensi del regolamento rifiutino di certificare apparecchiature nuove a causa del carattere superato dei meccanismi di sicurezza.

### 2.1.2. *Modifiche da prevedere*

Occorre prevedere azioni per ripristinare e mantenere il livello di sicurezza, mediante un nuovo insieme appropriato di meccanismi di sicurezza e l'impiego di standard e metodi più aggiornati. Occorrerà modificare l'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio e le relative appendici, mediante atti delegati. In un primo tempo la Commissione eseguirà una valutazione generale di sicurezza per individuare i punti deboli dell'impianto di sicurezza esistente. In un secondo tempo, essa individuerà e convaliderà i requisiti di forza dei meccanismi di sicurezza applicabili alle unità di bordo, ai sensori di movimento e alle carte tachigrafiche.

---

<sup>8</sup> Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24.10.1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

<sup>9</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12.7.2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche).

<sup>10</sup> Cfr. il requisito CSP\_105 di cui all'appendice 10 dell'allegato I B del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3821/85.

<sup>11</sup> Cfr. il requisito CSM\_014 di cui all'appendice 11 dell'allegato I B del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3821/85.

<sup>12</sup> Regolamento (UE) n. 1266/2009 della Commissione, del 16 dicembre 2009, che adegua per la decima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, GU L 339 del 22.12.2009, pag. 3.

L'obiettivo sarà l'immissione sul mercato di nuove apparecchiature per ripristinare almeno il livello iniziale di sicurezza (livello ITSEC E3 alto) e garantirne il mantenimento per un sufficiente numero di anni. Saranno necessari nuovi metodi di cifratura, i quali a loro volta richiederanno modifiche di hardware (maggiori "lunghezze di chiave"). Le modifiche all'allegato I B riguarderanno le sezioni individuate nell'allegato I della presente comunicazione.

### 2.1.3. *Strategia di migrazione*

Occorre garantire l'interoperabilità e la compatibilità progressiva e regressiva<sup>13</sup> fra le varie versioni e generazioni di unità di bordo con le carte impiegate in tali unità di bordo e in certa misura anche con le apparecchiature degli addetti ai controlli. Tuttavia, i cicli di vita delle unità di bordo e delle carte non sono uguali. Le carte possono avere una validità di uno, due o cinque anni, mentre le unità di bordo possono durare 15-20 anni. Per far fronte a questo problema è necessario pianificare accuratamente una strategia di migrazione-transizione.

La migrazione verso metodi diversi di cifratura può avvenire in diversi modi. Nel contesto del tachigrafo digitale, un'unica soluzione di sicurezza appare più indicata. Con un'unica soluzione di sicurezza, al momento dell'introduzione di un nuovo apparecchio di controllo il nuovo tachigrafo può solo leggere carte con le nuove "chiavi" di cifratura. Ciò permette di avere un livello di sicurezza definito per nuove unità di bordo e carte di tachigrafo a partire da una data determinata. Ciascuna migrazione da un livello di sicurezza a un altro comporterà quindi un periodo di transizione di cinque anni, durante il quale coesisteranno due diversi livelli di sicurezza. Le figure dell'allegato II illustrano questo processo, mostrando che unità di bordo dotate dei nuovi meccanismi di sicurezza vanno introdotte nel parco veicoli nel momento in cui tutte le carte tachigrafiche in circolazione sono interoperabili con i nuovi meccanismi e con quelli anteriori.

Va notata l'esistenza di un ampio consenso settoriale sull'opportunità di evitare la coesistenza di più di due generazioni consecutive di meccanismi di sicurezza nel parco dei veicoli disciplinati dal regolamento. Infatti, l'introduzione dei nuovi apparecchi interesserebbe pochissimi veicoli, dato che una quota ingente di veicoli pesanti sarà stata venduta in altri mercati o non sarà più in uso. Per i pochi veicoli rimanenti (come gru speciali o veicoli specifici con una lunga vita utile), è possibile prevedere misure specifiche, come un esonero o l'ammodernamento del tachigrafo.

Per quanto riguarda il calendario, sarebbe realistico svolgere i preparativi all'immissione dei nuovi apparecchi con un maggiore livello di sicurezza all'epoca della prima immissione delle nuove carte dopo il 2017, introducendo le unità di bordo fra il 2018 e il 2022 (a seconda della strategia di rinnovo delle carte).

## 2.2. *Mandato CEN per l'elaborazione di standard per i sigilli*

Ad ogni dato momento migliaia di veicoli pesanti circolano sulla rete transeuropea con un tachigrafo manomesso o una carta non valida. La valutazione d'impatto ha mostrato che uno dei motivi per cui il sistema tachigrafico è tuttora vulnerabile alle manipolazioni e alle frodi è

---

<sup>13</sup> L'interoperabilità garantisce che un nuovo tipo di carta funzionerà con tutti i tipi di unità di bordo già in uso e viceversa. La compatibilità progressiva e regressiva si riferisce alla compatibilità fra apparecchiature di diverse generazioni. Le carte del conducente devono essere compatibili con diverse generazioni di tachigrafi senza presentare problemi e viceversa.

il fatto che i sigilli non funzionano adeguatamente come indicatori di manomissione dei tachigrafi. Le autorità nazionali di sorveglianza e gli istituti di ricerca<sup>14</sup> riferiscono di inadeguatezze dei tachigrafi in termini della loro capacità di resistere alle manomissioni.

I sigilli sono progettati per consentire la rilevazione, mediante ispezione visiva, di qualsiasi manomissione dell'interfaccia meccanica fra le varie parti del tachigrafo (il sensore di movimento e la scatola del cambio) sigillate da officine autorizzate dopo l'installazione. Secondo lo studio del JRC già citato<sup>15</sup>, attualmente i sigilli non devono ottemperare a un livello minimo di prestazione a livello europeo e nemmeno rispettare uno standard specifico, il che li rende più facili da falsificare e soggetti a diverse intensità di degradazione nel corso del tempo.

Per fronteggiare questo problema e in considerazione di quanto disposto dalla direttiva 98/34/CE e delle norme sui servizi della società dell'informazione, la Commissione conferirà un mandato al CEN per elaborare standard europei per i sigilli destinati all'impiego in sistemi tachigrafici. Ai fini della definizione dei requisiti di normalizzazione, il mandato terrà conto dell'ambiente particolare in cui i sigilli vengono impiegati (con ampie variazioni termiche ed esposizione a urti meccanici) e sottolineerà la necessità di identificare le officine autorizzate a installare tali sigilli. Il CEN garantirà la partecipazione di organizzazioni rappresentative ai lavori di normalizzazione.

La normalizzazione prevista potrebbe svolgersi in un arco temporale stimato fra due anni e due anni e mezzo. Una volta realizzata, dovrebbe consentire di individuare più facilmente i sigilli danneggiati, identificare le officine responsabili dell'installazione ed evitare le incomprensioni fra gli operatori e gli agenti addetti ai controlli.

### 2.3. *Migliorare il processo decisionale fra le parti contraenti dell'AETR*

In parallelo allo sviluppo della normativa sociale in seno all'UE, una normativa analoga è stata attuata a livello dell'UNECE, attraverso l'AETR. Nel 2006, le Parti contraenti dell'AETR hanno deciso l'introduzione del tachigrafo digitale. Il tachigrafo digitale è diventato una dotazione obbligatoria per i veicoli nuovi a partire dal 10 giugno 2010 e la sua introduzione ha avuto un esito positivo nella maggior parte delle Parti contraenti dell'AETR.

Tuttavia, la situazione giuridica attuale nell'ambito dell'AETR per gli adeguamenti al progresso tecnico del tachigrafo digitale<sup>16</sup> potrebbe rivelarsi insostenibile. Infatti, l'AETR dispone che le modifiche al regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio siano automaticamente adottate da tutte le Parti contraenti dell'AETR senza alcuna consultazione formale dei paesi interessati prima dell'adozione di dette modifiche da parte dell'UE. Il meccanismo attuale mina l'attuazione corretta e armonizzata delle misure contenute nella revisione proposta del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio e del tachigrafo digitale da parte delle Parti contraenti che non appartengono all'UE. Ne deriva che è interesse dell'UE

---

<sup>14</sup> Cfr., ad esempio, JRC, Relazione sugli attacchi alla sicurezza del tachigrafo digitale e sul rischio connesso con l'introduzione di adattatori da montare su veicoli leggeri, 2007; JRC, Relazione sulla vulnerabilità e controllabilità del tachigrafo digitale, 2010; 25<sup>a</sup> relazione della Commissione sull'attuazione della normativa sociale relativa al trasporto su strada, SEC(2011)52; Price Waterhouse Cooper, Analisi delle misure tecniche e organizzative impiegate dagli Stati membri in applicazione della direttiva 2006/22/CE, 2009.

<sup>15</sup> JRC, Relazione sulla vulnerabilità e controllabilità del tachigrafo digitale, 2010.

<sup>16</sup> Cfr. l'articolo 22 *bis* dell'Accordo AETR.

migliorare il processo decisionale relativo ai tachigrafi digitali nel contesto dell'Accordo AETR.

Un processo di revisione dell'AETR riguardo a questi punti è iniziato a livello dell'UNECE. La Commissione sosterrrebbe le posizioni seguenti per garantire un processo decisionale più efficiente con la partecipazione e consultazione di tutti i paesi interessati alla definizione e all'aggiornamento delle specifiche tecniche dei tachigrafi digitali.

Come primo passo transitorio, in attesa dei necessari adeguamenti dell'AETR, appare opportuno coinvolgere e consultare i paesi AETR nelle decisioni sulle modifiche ai tachigrafi adottate a livello dell'Unione europea. Tale coinvolgimento potrebbe essere formalizzato con la creazione di un "Gruppo di esperti del forum sul tachigrafo" proposto dalla Commissione nella proposta connessa di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio. In tal modo, le decisioni sugli aggiornamenti tecnici dell'allegato I B sarebbero trasparenti e terrebbero pienamente conto delle posizioni delle Parti contraenti dell'AETR.

In una fase finale, l'AETR sarebbe adeguato per consentire la collaborazione dell'UE e di tutte le Parti contraenti per l'adeguamento tecnico del tachigrafo digitale. Occorre che l'AETR contenga una procedura speciale per gli adeguamenti tecnici dei tachigrafi. Un esempio di procedura analoga si trova nell'Accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto")<sup>17</sup>. Tale meccanismo consentirebbe di apportare i necessari adeguamenti periodici al progresso tecnico e dovrebbe essere strutturato in modo da consentire reazioni rapide a determinati eventi, ove necessario, garantendo la partecipazione al processo decisionale di tutte le Parti che fanno uso di tachigrafi digitali.

Considerando tale modifica sostanziale all'AETR e alla normativa unionale, pare necessario provvedere affinché l'UE divenga una Parte contraente a pieno titolo dell'AETR. Il motivo principale è il fatto che l'adesione dell'UE garantirebbe la rappresentazione effettiva degli interessi dell'Unione nei procedimenti dell'UNECE e un'evoluzione armonizzata della normativa unionale in parallelo con gli sviluppi a livello di AETR, come avviene nel caso dell'Accordo del 1958 riveduto. Il coordinamento ad hoc fra la Commissione e gli Stati membri, cui si fa attualmente ricorso per definire posizioni concordate per le riunioni dell'UNECE, non appare più adeguato per le future decisioni da prendere a livello di AETR sull'adeguamento tecnico dei tachigrafi. Inoltre, tale adesione sarebbe in consonanza con le sentenze della Corte secondo cui "dato che la materia dell'AET[R] rientra nella sfera disciplinata dal [regolamento (CE) n. 561/2006], la competenza a negoziare e concludere l'accordo di cui trattasi spetta alla Comunità a far data dall'entrata in vigore di detto regolamento"<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Cfr. altresì la decisione del Consiglio del 27 novembre 1997 ai fini dell'adesione della Comunità europea all'Accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (97/836/CE), GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

<sup>18</sup> Causa 22/70 della Corte di giustizia, Commissione contro Consiglio, AETS.

La Commissione indagherà presso l'UNECE e le principali Parti contraenti non-UE dell'AETR la loro disponibilità a modificare l'AETR per consentire all'UE di aderire alla convenzione. In caso di esito positivo di tali contatti esplorativi, la Commissione chiederà al Consiglio di conferirle un mandato per negoziare l'attuazione della seconda tappa sopra descritta (articolo 218 del TFUE). Dopo che l'UE avrà aderito all'AETR, essa adotterà le regole per definire le proprie posizioni in seno all'AETR, analogamente a quanto disposto dalla decisione del Consiglio 97/836/CE.

#### 2.4. *Fusione delle carte del conducente con le patenti di guida*

La proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio prevede la fusione delle carte del conducente con le patenti di guida entro il 2018. Tale provvedimento richiede adeguamenti minimi alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida<sup>19</sup>. La Commissione presenterà quanto prima una proposta per modificare di conseguenza la direttiva sulla patente di guida.

### 3. CALENDARIO INDICATIVO PER L'INTRODUZIONE DEL NUOVO TACHIGRAFO

La proposta connessa di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio definisce requisiti essenziali e aggiunge nuove caratteristiche. In una prima fase gli allegati e le appendici attuali rimarranno invariati e continueranno ad essere compatibili con il nuovo regolamento proposto.

La proposta prevede che l'allegato I B sia modificato entro il 31 dicembre 2014 per aggiungervi le specifiche tecniche necessarie all'introduzione delle funzionalità GNSS, della capacità di comunicazione remota e di un'interfaccia standard con altri sistemi di trasporto intelligenti (ITS). La Commissione prevede di introdurre contemporaneamente i nuovi requisiti informatici di sicurezza di cui al punto 2.1. Tuttavia, va rilevato che le date citate vanno considerate come i termini ultimi entro cui adottare e introdurre le nuove specifiche. Sulla base dell'esperienza previa settoriale relativa all'introduzione dei primi tachigrafi digitali si ritiene che il settore abbia bisogno di almeno due anni dalla pubblicazione delle specifiche tecniche per iniziare l'immissione del prodotto sul mercato. Pertanto, la commercializzazione del nuovo tachigrafo "intelligente" potrebbe avvenire entro il 1° gennaio 2017. La Commissione riconosce che non è praticamente possibile accorciare il periodo di tempo necessario per la produzione industriale. Pertanto, la Commissione si adopererà per procedere da parte sua senza indugio alla preparazione degli allegati e delle appendici, per far sì che i nuovi apparecchi possano, se possibile, arrivare sul mercato prima del termine ultimo del 2017<sup>20</sup>.

Successivamente, inizieranno i lavori tecnici per apportare le necessarie modifiche agli allegati e alle appendici, fino ad arrivare alle nuove definizioni tecniche per il tachigrafo digitale e, da ultimo, alle nuove unità tecniche sulle strade e a bordo dei veicoli. L'allegato II mostra l'impatto che l'attuazione delle misure avrà sull'allegato I B.

---

<sup>19</sup> GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18.

<sup>20</sup> Per l'integrazione delle carte del conducente con le patenti di guida, l'articolo 35 del regolamento proposto contiene due date distinte: il 19.1.2013 e il 19.1.2018. Tali date si giustificano in funzione del periodo di 5 anni di validità amministrativa delle patenti di guida, che diventa anche il periodo di validità delle carte del conducente.



Tavola sinottica delle attività per i prossimi anni:

Proposta della Commissione di revisione del regolamento	Adozione del regolamento	Preparazione dei nuovi allegati e appendici	Adozione dei nuovi allegati e appendici	Sviluppo e produzione		Introduzione dei nuovi apparecchi
				2015	2016	
<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>

#### 4. CONCLUSIONI

Il Libro bianco sui trasporti auspica un riesame delle regole sul tachigrafo per migliorarne l'efficienza di costo e contribuire all'ulteriore integrazione del mercato del trasporto merci su strada. Se da un lato la proposta connessa di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio introduce una serie di misure volte a migliorare il sistema del tachigrafo, dall'altro saranno necessarie altre azioni per rendere tali misure pienamente efficaci o per completarle. Al fine di attuare queste e altre azioni, la Commissione si impegna a procedere come segue:

1. Adeguare al progresso tecnico l'allegato I B mediante un atto delegato, nel 2014, in particolare per preservare il livello di sicurezza del tachigrafo digitale, come sopra esposto. Le parti interessate sono invitate a partecipare attivamente a questo processo e a incorporare nella loro programmazione le date previste per la produzione e l'effettiva introduzione dei nuovi apparecchi.
2. Chiedere al CEN, nel 2011, di elaborare standard per i sigilli. Tali standard dovranno essere disponibili entro il 2014.
3. A livello internazionale, proseguire l'opera di promozione delle norme sociali dell'UE del trasporto stradale e l'impiego dei tachigrafi digitali in evoluzione tecnologica in tutti i paesi vicini. A tal fine, la Commissione proporrà al Consiglio, entro fine 2011, la piena adesione dell'UE all'AETR, purché i contatti esplorativi attualmente in corso con le Parti contraenti non-UE dell'AETR abbiano esito positivo.
4. Proporre di modificare la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida per organizzare la fusione delle carte del conducente e delle carte del tachigrafo, entro fine 2011.

## ALLEGATO I

**Tavola sinottica degli interventi previsti di modifica e creazione di appendici**

	<b>Nuovi meccanismi di sicurezza</b>	<b>Integrazione GNSS</b>	<b>Interfaccia tecnica standard per ITS</b>	<b>Comunicazione remota a fini di controllo</b>
<b>Allegato I B</b>	Occorrerà modificare l' allegato I B alla luce del nuovo regolamento			
<b>Appendice 1 – Dizionario di dati</b>	Da modificare	Da modificare		Da modificare
<b>Appendice 2 – Specifica delle carte tachigrafiche</b>	Da modificare	Da modificare		Da modificare
<b>Appendice 3 – Pittogrammi</b>				
<b>Appendice 4 – Documenti stampati</b>		Da modificare		Da modificare
<b>Appendice 5 – Dispositivo di visualizzazione</b>				
<b>Appendice 6 – Interfacce esterne</b>				
<b>Appendice 7 – Protocolli di trasferimento dei dati</b>	Da modificare	Da modificare		Da modificare
<b>Appendice 8 – Protocollo di calibratura</b>				
<b>Appendice 9 – Omologazione – Elenco delle prove minime prescritte</b>		Da modificare	Da modificare	Da modificare
<b>Appendice 10 – Obiettivi generali di sicurezza</b>	Da modificare			
<b>Appendice 11 – Meccanismi comuni di sicurezza</b>	Da modificare			
<i>Nuova appendice 12 - ITS</i>			<i>Da creare</i>	
<i>Nuova appendice 13 – Comunicazione remota a fini di controllo</i>				<i>Da creare</i>

## ALLEGATO II

**Strategia di migrazione** (Soluzione unica di sicurezza per l'apparecchio –  
rinnovamento naturale delle carte)

