



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 luglio 2011 (27.07)  
(OR. en)**

**13195/11**

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

**TRANS 222  
CODEC 1274**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	19 luglio 2011
Destinatario:	Signor Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2011) 451 definitivo
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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2011) 451 definitivo.

---

All.: COM(2011) 451 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.7.2011  
COM(2011) 451 definitivo

2011/0196 (COD)

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 947 definitivo}

{SEC(2011) 948 definitivo}

## RELAZIONE

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **1.1. Motivazioni e obiettivi**

I tachigrafi svolgono un ruolo fondamentale nel controllo della conformità alle norme sui tempi di guida e i periodi di riposo da parte dei conducenti professionisti nel trasporto su strada. Contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale, le condizioni di lavoro dei conducenti e la concorrenza leale tra le imprese di trasporti su strada. Rendere i tachigrafi più convenienti è uno degli elementi principali della strategia della Commissione per integrare ulteriormente il mercato dei trasporti merci su strada e rendere il trasporto su strada più sicuro, efficiente e competitivo, come indicato nel Libro bianco sulla politica dei trasporti del 28 marzo 2011<sup>1</sup>.

L'UE ha regolamentato l'installazione e l'uso dei tachigrafi fin dal 1970. L'attuale legislazione in vigore per l'apparecchio di controllo è il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada<sup>2</sup>. Il regolamento stabilisce norme tecniche e istituisce le regole relative all'uso, all'omologazione, all'installazione e all'ispezione dei tachigrafi. Crea una serie di obblighi legali per i costruttori e le autorità ma anche per gli operatori dei trasporti e i conducenti. Questo regolamento è già stato adeguato dieci volte al progresso tecnologico, tramite procedura di comitato.

Attualmente, quasi 900 000 imprese di trasporto e 6 milioni di conducenti utilizzano due tipi di tachigrafo. Oltre al tachigrafo digitale introdotto sui veicoli immatricolati dopo il 1° maggio 2006, il tachigrafo analogico, in uso sin dal 1985, è ancora impiegato sui veicoli meno recenti.

La proposta allegata intende modificare il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio al fine di migliorare il sistema tachigrafico. La proposta è corredata da una comunicazione, trasmessa contemporaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio, che delinea le altre azioni necessarie per rendere pienamente effettive le disposizioni della proposta allegata o per integrarle.

#### **1.2. Problema trattato**

Una parte rilevante dei veicoli controllati dalla polizia nazionale o dai funzionari addetti al controllo viola le norme sociali. È stato rilevato che circa un quarto di questi viola le norme tachigrafiche. In ogni momento, diverse migliaia di veicoli pesanti percorrono la rete transeuropea con un tachigrafo manipolato o una carta non valida. Tale inosservanza degli obblighi relativi ai periodi di riposo minimi provoca l'affaticamento dei conducenti, che si stima possa produrre un aumento dei costi degli incidenti per la società pari a 2,8 miliardi di euro all'anno. Ne deriva anche un vantaggio competitivo indebito a favore di chi viola la legge, con un impatto negativo sul funzionamento del mercato interno e gravi conseguenze per la salute dei conducenti.

---

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

<sup>2</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

È inoltre possibile migliorare ulteriormente il modo in cui il tachigrafo (digitale) agevola il lavoro dei conducenti e promuove l'efficienza dei trasporti. L'introduzione del tachigrafo digitale ha già ridotto notevolmente l'onere amministrativo per le diverse parti interessate, tuttavia il costo annuale della conformità, stimato intorno ai 2,7 miliardi di euro, è ancora troppo elevato.

Pertanto, la proposta è finalizzata a realizzare una migliore applicazione delle norme sociali e a ridurre l'onere amministrativo superfluo sviluppando gli aspetti tecnici del tachigrafo e aumentando l'efficienza.

### **1.3. Coerenza con altre politiche e obiettivi dell'UE**

La proposta si inserisce nella politica annunciata dalla Commissione nel Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>3</sup>. Viene citata esplicitamente come componente dell'iniziativa 6 relativa ai trasporti su strada<sup>4</sup>.

La proposta contribuisce, inoltre, all'attuazione del piano d'azione sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS)<sup>5</sup> e della direttiva 2010/40/UE sul quadro per l'installazione di sistemi di trasporto intelligente nel campo del trasporto su strada e per le interfacce con altre modalità di trasporto<sup>6</sup>.

La proposta tiene in considerazione anche la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e in particolare il diritto al rispetto della vita privata e della vita familiare (articolo 7), il diritto alla protezione dei dati di carattere personale (articolo 8), la libertà d'impresa (articolo 16), i principi della legalità e della proporzionalità dei reati e delle pene (articolo 49) e il diritto di non essere giudicato o punito due volte per lo stesso reato (articolo 50).

## **2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

### **2.1. Consultazione delle parti interessate**

La Commissione ha svolto una consultazione pubblica delle parti interessate dal dicembre 2009 al marzo 2010. Data la natura tecnica della questione, la partecipazione è stata relativamente ampia: sono pervenuti 73 contributi, per lo più di alta qualità, da diverse parti interessate.

Una maggioranza di parti interessate ha auspicato il perfezionamento del tachigrafo digitale, ma non la sua sostituzione con un tipo diverso di apparecchio di controllo. Quasi tutte le parti interessate erano del parere che fossero necessari criteri armonizzati a livello di UE per l'apparecchio di controllo. Il processo di omologazione per il tachigrafo è stato ritenuto soddisfacente. Quasi tutte le parti interessate hanno affermato, inoltre, che si dovrebbe mantenere o addirittura perfezionare il livello di sicurezza. Sono state espresse alcune idee,

---

<sup>3</sup> COM(2011)144 definitivo.

<sup>4</sup> Cfr. la sezione 1.1 "Uno spazio unico europeo dei trasporti" dell'allegato I al Libro bianco, COM(2011)144 definitivo.

<sup>5</sup> Comunicazione della Commissione: Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa [COM(2008)886], area d'azione 4.

<sup>6</sup> GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

successivamente esaminate nella valutazione d'impatto, per ridurre il costo dell'apparecchio di controllo e/o farne un uso migliore, ad esempio unificando la carta del conducente e la patente di guida.

## **2.2. Ricorso al parere di esperti**

La Commissione si è tenuta in contatto continuo con gli Stati membri e le parti interessate attraverso il Comitato istituito tramite regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio per tutte le questioni relative all'apparecchio di controllo. Il Comitato si riunisce generalmente una volta all'anno. Le principali parti interessate partecipano al comitato in qualità di osservatori e comprendono organismi di controllo e di pubblica sicurezza e fabbricanti. Inoltre, la Commissione ha adottato una serie di iniziative al fine di preparare un contesto per la proposta.

La Commissione ha cofinanziato un'ampia consultazione tra le principali parti interessate, durata due anni<sup>7</sup>.

Il Centro comune di ricerca (JRC) ha valutato l'attuale vulnerabilità e verificabilità del tachigrafo digitale. Il JRC ha riferito inoltre alla Commissione in merito agli scenari tecnici per l'ulteriore sviluppo del tachigrafo digitale.

Il comitato di dialogo settoriale sociale sul trasporto su strada è stato consultato il 26 maggio 2010. L'8 luglio 2010, le parti sociali europee hanno concordato una dichiarazione congiunta sulla modifica del regolamento sul tachigrafo digitale, che è stata presa in considerazione durante l'elaborazione della presente proposta<sup>8</sup>.

Al fine di preparare la valutazione d'impatto, il contraente esterno ha istituito un gruppo di esperti che include rappresentanti delle associazioni e dei sindacati operanti nel settore dei trasporti su strada, delle autorità preposte all'applicazione e all'omologazione, delle autorità che rilasciano le carte, dei costruttori di veicoli e dei fabbricanti di tachigrafi. Il gruppo di esperti ha esaminato i documenti preparati dal contraente e ha partecipato a un seminario in cui è stato analizzato e discusso il progetto di relazione finale.

## **2.3. Valutazione d'impatto**

Le consultazioni delle parti interessate e le relazioni degli esperti sulla questione hanno consentito alla Commissione di individuare un'ampia serie di singole misure per fronteggiare i problemi individuati. A ciò ha fatto seguito un preesame delle possibili misure.

Successivamente sono stati istituiti dei pacchetti di misure che rappresentano opzioni strategiche possibili per il raggiungimento degli obiettivi. La formulazione di opzioni strategiche era necessaria perché in termini di sicurezza l'affidabilità del sistema dipende dalla sicurezza di numerosi suoi elementi e perché occorre ricorrere a diverse procedure legislative (procedura di comitato o codecisione). Le opzioni strategiche possono essere sintetizzate nel seguente modo:

l'opzione strategica 1 (OS1) è un pacchetto tecnico destinato semplicemente a miglioramenti dell'attuale dispositivo tachigrafico e comprende le seguenti misure:

---

<sup>7</sup> Studio SMART.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/employment\\_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903](http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903).

- sigilli di qualità più elevata;
- migliore interfaccia con gli utenti;
- tecnologia di cifratura più sicura

Anche l'opzione strategica 2 (OS2) è un pacchetto di misure tecniche, che amplierebbe però sostanzialmente le funzionalità del tachigrafo digitale portando a un nuovo tipo di tachigrafi digitali.

- Funzioni migliorate del tachigrafo (registrazione automatica e manuale)
- Comunicazione senza fili per i controlli su strada
- Interfaccia armonizzata con altre applicazioni ITS

L'opzione strategica 3 (OS3) comprende soltanto misure non tecniche.

- Maggiore affidabilità delle officine
- Frodi più difficili con la carta del conducente
- Migliore formazione degli agenti addetti ai controlli
- Minimo livello di armonizzazione delle sanzioni
- Regole modernizzate sull'utilizzo

L'opzione strategica 4 (OS4) è un insieme di misure di perfezionamento tecnico e di sistema (OS2+OS3).

Dal punto di vista dell'efficacia, il pacchetto OS4 è di gran lunga il più interessante perché offre il massimo livello potenziale di raggiungimento dei due obiettivi specifici. Tuttavia, l'analisi di coerenza mostra che anche l'opzione OS4 presenta le maggiori compensazioni fra impatti economici e sociali positivi da un lato e, dall'altro lato, impatti sui bilanci delle autorità pubbliche. In termini di coerenza, l'opzione OS1 è la migliore. Da ultimo, l'opzione OS4 è anche la più costosa in termini di investimenti necessari, mentre l'opzione OS1 è la più economica e quella di più facile attuazione, poiché può essere adottata senza passare per la procedura legislativa consueta.

Prendendo tutti questi aspetti in considerazione e in assenza di un'analisi costi-benefici completa, gli effetti positivi dell'opzione OS4 paiono compensare largamente i costi associati. Infatti, il potenziale di riduzione degli oneri amministrativi dell'opzione OS4 è pari a 515,5 milioni di euro, molto al di sopra del costo totale della piena attuazione di questa opzione. Pertanto, l'analisi condotta suggerisce che l'opzione strategica 4 debba essere l'opzione preferenziale.

### 3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

#### 3.1. Sintesi delle misure proposte

Il regolamento proposto introduce i seguenti cambiamenti principali:

- Comunicazione remota dal tachigrafo a fini di controllo (articolo 5 del futuro regolamento sul tachigrafo): questa misura fornirà alle autorità incaricate dei controlli alcune indicazioni di base sulla conformità prima di fermare il veicolo per un controllo su strada. Le imprese conformi eviteranno controlli su strada non necessari e potranno beneficiare in tal modo di un'ulteriore riduzione dell'onere amministrativo.
- Unificazione delle funzionalità delle carte del conducente e delle patenti di guida (articolo 27 del futuro regolamento sul tachigrafo): mediante la fusione della scheda del conducente con la patente di guida, questa misura aumenterà la sicurezza del sistema perché i conducenti saranno meno inclini a utilizzare la loro patente di guida in circostanze fraudolente. Ciò ridurrà inoltre in maniera significativa l'onere amministrativo. Questa disposizione richiede lievi adattamenti della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida. La proposta corrispondente è in fase di elaborazione contemporaneamente al presente regolamento. La Commissione la trasmetterà al Parlamento europeo e al Consiglio al più presto.
- Registrazione automatizzata dell'ubicazione precisa tramite GNSS (articolo 4 del futuro regolamento sul tachigrafo): questa disposizione fornirà alle autorità di controllo ulteriori informazioni per verificare la conformità alla legislazione sociale. L'uso della registrazione automatizzata contribuirà inoltre a ridurre l'onere amministrativo.
- Garanzia dell'integrazione del tachigrafo digitale nei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) (articolo 6 del futuro regolamento sul tachigrafo): fornendo un'interfaccia armonizzata e standardizzata del tachigrafo, altre applicazioni ITS avranno un accesso più facile ai dati registrati e generati dal tachigrafo digitale.
- Aumento dell'affidabilità delle officine (capitolo IV, in particolare articolo 19 del futuro regolamento sul tachigrafo): tramite il rafforzamento del quadro giuridico relativo all'approvazione delle officine e prevedendo, ad esempio, verifiche periodiche e senza preavviso e la prevenzione dei conflitti d'interesse, aumenterà l'affidabilità delle officine e verrà ridotto il rischio di frodi e manipolazioni.
- Livello minimo di armonizzazione delle sanzioni (articolo 37 del futuro regolamento sul tachigrafo): questa armonizzazione minima garantisce che le violazioni della normativa in materia di tachigrafo, classificate nella legislazione dell'UE come “infrazioni molto gravi”<sup>9</sup> e come le “infrazioni più gravi”<sup>10</sup> richiamino la categoria più elevata di sanzioni nella legislazione nazionale.

---

<sup>9</sup> Direttiva 2009/5/CE della Commissione del 30 gennaio 2009 che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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, GU L 29 del 31.1.2009, pag. 45.

- Formazione degli agenti addetti al controllo (articolo 35 del futuro regolamento sul tachigrafo): il regolamento obbligherà gli Stati membri a fornire una formazione adeguata ai propri agenti incaricati dell'ispezione dell'apparecchio di controllo.
- Campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006<sup>11</sup> (articolo 2): questa disposizione destinata a esonerare alcuni veicoli dall'obbligo di utilizzare il tachigrafo è stata suggerita dal gruppo ad alto livello di parti interessate indipendenti sugli oneri amministrativi presieduto dal signor Stoiber. Contribuirà a ridurre l'onere amministrativo per queste imprese, costituite principalmente da PMI.

La revisione del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio rappresenta inoltre un'opportunità per rinnovare e migliorare i testi, ad esempio stabilendo definizioni precise (articolo 2 del futuro regolamento sul tachigrafo), rendendo il lavoro degli esperti più efficiente includendo esperti dei paesi esterni all'UE che utilizzano il tachigrafo digitale (articolo 41 del futuro regolamento sul tachigrafo) e inserendo un riferimento diretto alla legislazione sulla protezione dei dati (articolo 34 del futuro regolamento sul tachigrafo).

### **3.2. Base giuridica**

La base giuridica di questa proposta è la stessa del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, ossia l'articolo 91 del TFUE.

### **3.3. Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non rientra in un settore di competenza esclusiva dell'Unione europea.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi. I trasporti su strada stanno acquisendo un carattere sempre più transnazionale. Nel 2006 i trasporti merci su strada internazionali rappresentavano circa un terzo (o 612 miliardi di tkm) dei trasporti merci su strada totali nell'UE. La legislazione sociale in questo campo è armonizzata a livello di UE attraverso il regolamento (CE) n. 561/2006 e la verifica della conformità con questa normativa richiede che gli apparecchi di controllo siano interoperabili tra gli Stati membri. Data la natura sempre più transnazionale dei trasporti merci su strada e la natura armonizzata della normativa in materia sociale, sarebbe controproducente tornare alla regolamentazione degli apparecchi di controllo a livello nazionale.

### **3.4. Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi di cui in appresso.

Gli obiettivi generali della proposta riguardano il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema tachigrafico. Le misure proposte sono commisurate al raggiungimento di tali

---

<sup>10</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, GU L 300 del 14.11.09, pag. 51.

<sup>11</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 del 11.04.2006, pag.1.



obiettivi, perché condurranno alla riduzione dell'onere amministrativo e dei costi relativi all'uso del tachigrafo da parte dei conducenti, delle imprese e degli organi di controllo. Non superano ciò che è necessario per raggiungere gli obiettivi.

### **3.5. Scelta dello strumento**

Poiché la proposta modifica un regolamento, anche lo strumento scelto è un regolamento. Per il momento viene proposto di rivedere soltanto gli articoli del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio e non i relativi allegati tecnici. Dopo l'adozione di questo regolamento di modifica, il testo giuridico, compresi i suoi allegati, verrà consolidato tramite una procedura di codificazione.

### **3.6. Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non comporterà alcun costo aggiuntivo per il bilancio dell'UE.

## **5. SEMPLIFICAZIONE**

Questa iniziativa contribuisce a raggiungere gli obiettivi della semplificazione. Rientra nel campo di applicazione del Programma d'azione per la riduzione degli oneri amministrativi nell'Unione europea e fa seguito alle proposte sostenute dal gruppo ad alto livello di parti interessate indipendenti sugli oneri amministrativi presieduto dal signor Stoiber. La proposta, pertanto, consente esenzioni nazionali per alcune imprese dall'obbligo di utilizzare il tachigrafo per distanze inferiori a 100 km, come annunciato dalla Commissione nella comunicazione "Programma d'azione per la riduzione degli oneri amministrativi nell'UE - Piani settoriali di riduzione e azioni 2009"<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> COM(2009) 544 definitivo.

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>13</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>14</sup>,

sentito il Garante europeo della protezione dei dati,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

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 strada<sup>15</sup> stabilisce disposizioni relative alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dell'apparecchio di controllo. È stato sostanzialmente modificato in più occasioni e, per garantire una maggiore chiarezza, sarebbe pertanto opportuno semplificare e ristrutturare le sue principali disposizioni.
- (2) L'esperienza ha dimostrato che per garantire l'applicazione efficace del regolamento (CEE) n. 3821/85 è necessario migliorarne alcuni elementi tecnici e alcune procedure di controllo.
- (3) Alcuni 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

---

<sup>13</sup> GU C , , pag. .

<sup>14</sup> GU C , , pag. .

<sup>15</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio<sup>16</sup>. Per garantire la coerenza, deve essere possibile anche esonerare tali veicoli dall'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/85.

- (4) 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).
- (5) La registrazione dei dati di localizzazione agevola il controllo incrociato dei tempi di guida e dei periodi di riposo al fine di individuare anomalie e frodi. L'uso dell'apparecchio di controllo collegato a un sistema di navigazione satellitare globale è un mezzo adeguato e conveniente per consentire la registrazione automatica di tali dati per coadiuvare gli agenti durante i controlli ed è pertanto opportuno introdurlo.
- (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<sup>17</sup> del Consiglio richiede che gli Stati membri svolgano un numero minimo di controlli su strada. La comunicazione remota 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.
- (7) I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) possono contribuire a rispondere alle sfide affrontate dalla 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 sull'apparecchio di controllo per assicurare l'interoperabilità con le applicazioni ITS.
- (8) La sicurezza dell'apparecchio di controllo e del relativo sistema è essenziale per garantire che vengano prodotti dati affidabili. Occorre pertanto che i fabbricanti progettino, provino e rivedano periodicamente gli apparecchi di controllo in tutte le fasi del loro ciclo di vita per rilevare, prevenire e limitare le vulnerabilità della sicurezza.
- (9) Le prove sul campo di apparecchi di controllo non ancora omologati 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.
- (10) Gli installatori e le officine svolgono un ruolo importante nella sicurezza dell'apparecchio di controllo. È opportuno pertanto stabilire alcuni requisiti minimi per

---

<sup>16</sup> GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 1.

<sup>17</sup> GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 35.

la loro omologazione e verifica e per garantire la prevenzione dei conflitti di interessi tra le officine e le imprese di trasporti.

- (11) Al fine di garantire un esame e un controllo più efficaci delle carte del conducente e per agevolare le funzioni degli agenti incaricati dei controlli, occorre istituire dei registri elettronici nazionali e creare delle disposizioni per l'interconnessione di tali registri.
- (12) Poiché è meno probabile che si verifichino frodi e uso improprio con le patenti di guida rispetto alle carte del conducente, il sistema dell'apparecchio di controllo sarebbe più affidabile ed efficace se le schede del conducente fossero integrate in futuro nelle patenti di guida. Questo approccio ridurrebbe, inoltre, l'onere amministrativo per i conducenti che non dovrebbero più richiedere, ricevere e possedere due documenti diversi. Di conseguenza, occorre prevedere una modifica in tal senso della direttiva 2006/126/CE.
- (13) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi per i conducenti e le imprese di trasporti, occorre chiarire che non sono necessarie attestazioni scritte dei periodi di riposo giornaliero o settimanale. Ai fini del controllo, i periodi per i quali non è stata registrata alcuna attività per il conducente dovrebbero essere considerati come periodi di riposo.
- (14) Gli agenti incaricati dei controlli sono confrontati a sfide continue dovute alle modifiche apportate agli apparecchi di controllo e alle nuove tecniche di manipolazione. Al fine di assicurare un controllo più efficace e migliorare l'armonizzazione degli approcci di controllo attraverso l'UE, occorre adottare una metodologia comune per la formazione iniziale e continua degli agenti preposti al controllo.
- (15) La registrazione di dati da parte dell'apparecchio di controllo, nonché lo sviluppo di tecnologie per la registrazione dei dati sul luogo, la comunicazione remota 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 dati<sup>18</sup> 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 elettroniche<sup>19</sup>.
- (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, è necessario imporre la categoria più elevata di sanzioni degli Stati membri per infrazioni “molto gravi” (secondo la definizione della direttiva 2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE)

---

<sup>18</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

<sup>19</sup> GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37.

n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada<sup>20</sup>), fatto salvo il principio di sussidiarietà.

- (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 dell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi limitrofi. Poiché questi paesi sono interessati direttamente dalle modifiche apportate agli apparecchi di controllo introdotte dall'attuale regolamento, essi devono poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche. Di conseguenza occorrerà istituire un forum sul tachigrafo.
- (18) Al fine di rispecchiare il progresso tecnico, occorre delegare il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea alla Commissione per quanto riguarda l'adeguamento di cui agli allegati I, I B e II al progresso tecnico e l'integrazione nell'allegato I B delle specifiche tecniche necessarie alla registrazione automatica dei dati di localizzazione, per consentire la comunicazione remota e per assicurare un'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti. È particolarmente importante che la Commissione svolga adeguate consultazioni durante il lavoro di preparazione, anche a livello di esperti. La Commissione, nella preparazione e nella redazione di atti delegati deve assicurare una trasmissione simultanea, tempestiva e adeguata dei documenti importanti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (19) Per assicurare condizioni omogenee per l'attuazione del presente regolamento in merito alle prove sul campo, allo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente tra gli Stati membri e alla formazione degli agenti incaricati del controllo, occorre conferire i poteri di attuazione alla Commissione. Tali poteri devono essere esercitati 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 Commissione<sup>21</sup>.
- (20) La procedura consultiva deve essere seguita per l'adozione delle procedure da seguire per l'esecuzione delle prove sul campo e per i formulari da utilizzare per il controllo di tali prove, nonché della metodologia per la formazione iniziale e continua degli agenti incaricati del controllo.
- (21) La procedura d'esame deve essere seguita per l'adozione delle specifiche per lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente tra gli Stati membri.
- (22) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio.

---

<sup>20</sup> GU L 29 del 31.1.2009, pag. 45.

<sup>21</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio è così modificato:

1) Il testo degli articoli da 1 a 21 è sostituito dal testo seguente:

**“CAPO I**

**Principi e campo d'applicazione**

*Articolo 1*

*Oggetto e principio*

Il presente regolamento stabilisce i requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dell'apparecchio di controllo utilizzato nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, alla direttiva 2002/15/CE<sup>22</sup> e alla direttiva 92/6/CEE<sup>23</sup>.

L'apparecchio di controllo deve rispondere, per quanto riguarda le condizioni di costruzione, di installazione, di utilizzazione e di controllo, alle prescrizioni del presente regolamento.

*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) “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 dei movimenti di tali veicoli e di determinati periodi di lavoro dei loro conducenti;
  - (b) “unità di bordo”, l'apparecchio di controllo 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;

---

<sup>22</sup> GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

<sup>23</sup> GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.

- (c) “sensore di movimento”, la parte dell'apparecchio di controllo 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 l'apparecchio di controllo che consente l'identificazione da parte dell'apparecchio di controllo 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 nell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I 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;
- (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 l'agente incaricato del controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati o nelle schede del conducente per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;
- (h) “carta dell'azienda”, una carta tachigrafica rilasciata dalla autorità di uno Stato membro al proprietario o titolare di veicoli muniti di apparecchio di controllo, che identifica il proprietario o titolare e consente la visualizzazione, il trasferimento e la stampa dei dati archiviati nell'apparecchio di controllo, che è stato bloccato da tale proprietario o titolare;
- (i) “carta dell'officina”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un fabbricante di apparecchi di controllo, a un installatore, a un costruttore di veicoli o a un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibrazione e/o il trasferimento dell'apparecchio di controllo;
- (j) “periodo di lavoro giornaliero”, il periodo comprendente il tempo di guida, tutti gli altri periodi di lavoro, i periodi di disponibilità, le interruzioni del lavoro e i periodi di riposo non superiori a nove ore.

### *Articolo 3*

#### *Campo di applicazione*

1. L'apparecchio di controllo è installato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro che rientrano nel campo di applicazione del 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, previa autorizzazione della Commissione, esonerare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto 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.

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

## CAPO II

### Apparecchio di controllo intelligente

#### *Articolo 4*

#### *Registrazione dei dati di localizzazione*

I dati di localizzazione vengono registrati per consentire l'identificazione del luogo di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero. A tal fine, i veicoli messi in servizio per la prima volta [48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] sono dotati di un apparecchio di controllo collegato a un sistema globale di navigazione satellitare (GNSS).

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo all'integrazione nell'allegato I B delle specifiche tecniche dettagliate necessarie per consentire il trattamento dei dati di localizzazione pervenuti dal GNSS all'apparecchio di controllo.

#### *Articolo 5*

#### *Comunicazione remota a fini di controllo*

1. Al fine di agevolare i controlli su strada mirati da parte delle autorità di controllo competenti, l'apparecchio di controllo installato sui veicoli messi in servizio per la prima volta [48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] può comunicare con tali autorità mentre il veicolo è in movimento.
2. La comunicazione con l'apparecchio di controllo viene 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.
3. I dati scambiati durante la comunicazione sono limitati ai dati necessari ai fini dei controlli su strada mirati. I dati sull'identità del conducente, sulle attività del conducente e sulla velocità non vengono comunicati.



4. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini del controllo della conformità al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006. Non vengono trasmessi ad altre entità diverse dalle autorità di controllo.
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 due ore dopo la conclusione dello stesso.
6. Il proprietario o titolare del veicolo è tenuto a informare il conducente della possibilità della comunicazione remota.
7. L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, può decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sull'apparecchio di controllo.
8. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo all'integrazione nell'allegato I B delle specifiche tecniche dettagliate necessarie per consentire la comunicazione remota tra l'apparecchio di controllo e le autorità di controllo competenti, come stabilito nel presente articolo.

*Articolo 6*  
*Sistemi di trasporto intelligenti*

1. L'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B è interoperabile con le applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti, secondo la definizione di cui all'articolo 4 della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto<sup>24</sup>.
2. Ai fini del paragrafo 1, i veicoli messi in servizio per la prima volta [48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] sono dotati di un apparecchio di controllo munito di un'interfaccia armonizzata, che consente l'uso dei dati registrati o generati per le applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti.
3. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo all'integrazione nell'allegato I B delle specifiche dell'interfaccia, dei diritti di accesso e dell'elenco dei dati a cui è possibile accedere.

---

<sup>24</sup> GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

## CAPO III

### Omologazione

#### *Articolo 7* *Domande*

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 il nome e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1. La Commissione pubblica l'elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet.
3. La domanda di omologazione deve essere accompagnata dalle specifiche appropriate e dai certificati di cui alla sezione VIII dell'allegato I B. La Commissione nomina i valutatori indipendenti che rilasciano il certificato di sicurezza.
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.

#### *Articolo 8* *Concessione dell'omologazione*

Ogni Stato membro rilascia 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 degli allegati I oppure I B 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 del modello di cui all'allegato II per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica da essi omologata ai sensi dell'articolo 8.

*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 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 ha constatato 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 rilasciato un'omologazione UE contesti l'esistenza 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 deve precisare nella domanda il modello (o i modelli) di apparecchio di controllo a norma dell'allegato 1 sul quale (o sui quali) tale foglio è destinato a essere utilizzato e deve fornire, 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 del foglio di registrazione, il modello (o i modelli) di apparecchio di controllo di cui all'allegato I, 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 di un apparecchio di registrazione omologato*

Gli Stati membri non possono rifiutare l'immatricolazione né vietare la messa in circolazione o l'uso dei veicoli muniti dell'apparecchio di controllo, 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.

2. A tal fine, i fabbricanti devono presentare la documentazione pertinente al valutatore indipendente di cui all'articolo 7, paragrafo 3, per l'analisi delle vulnerabilità.
3. I valutatori indipendenti eseguono prove di penetrazione 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.

*Articolo 16*  
*Test sul campo*

1. Gli Stati membri possono autorizzare i test sul campo di un apparecchio di controllo che non è stato ancora omologato. 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 secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 40, paragrafo 2.

## CAPO IV

### Installazione e controllo

*Articolo 17*  
*Installazione e riparazione*

1. Sono autorizzati ad effettuare le operazioni di installazione e di riparazione dell'apparecchio di controllo soltanto gli installatori o le officine autorizzati a tal fine dalle autorità competenti degli Stati membri, in conformità dell'articolo 19.
2. Gli installatori o le officine sigillano l'apparecchio di controllo 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 o l'officina autorizzata appongono un marchio particolare sui sigilli apposti, e, inoltre, per l'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B, inseriscono i dati elettronici di sicurezza che consentono i controlli di autenticazione. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro tengono un registro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza utilizzati nonché delle carte di officina e di installatore autorizzati rilasciate.

4. La conformità dell'installazione dell'apparecchio di controllo alle prescrizioni del presente regolamento è attestata dalla targhetta di installazione apposta secondo le modalità previste agli allegati I e I B.
5. I sigilli possono essere tolti solamente dagli installatori o dalle officine autorizzati dalle autorità competenti di cui al paragrafo 1 o dai funzionari di controllo oppure secondo le modalità previste nell'allegato I, sezione V, punto 4, o nell'allegato I B, sezione V, punto 3.

*Articolo 18*  
*Ispezioni dell'apparecchio di controllo*

L'apparecchio di controllo è sottoposto a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. L'ispezione periodica è condotta almeno ogni due anni.

Le officine redigono una relazione sull'ispezione laddove debbano essere risolte irregolarità di funzionamento dell'apparecchio di controllo, 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.

L'officina conserva le relazioni sull'ispezione almeno per i due anni successivi alla loro stesura. Su richiesta dell'autorità nazionale competente, le officine mettono a disposizione tutte le relazioni sulle ispezioni e le calibrature eseguite nel corso del periodo in questione.

*Articolo 19*  
*Omologazione di installatori e officine*

1. Gli Stati membri autorizzano, sottopongono a verifiche regolari e certificano gli installatori e le officine che possono effettuare l'installazione, i controlli, le ispezioni e le riparazioni dell'apparecchio di controllo.
2. Gli Stati membri provvedono affinché gli installatori e le officine 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 omologati sono condotte nel modo seguente:
  - (a) gli installatori e le officine omologati sono sottoposti a una verifica annuale delle procedure applicate dall'officina durante la manipolazione dell'apparecchio di controllo. La verifica si concentra in particolare sulle misure di sicurezza adottate e sulla gestione delle carte dell'officina;

- (b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine omologati per controllare le calibrazioni e l'installazione eseguite. Tali controlli coprono almeno il 10% delle officine autorizzate nel corso di un anno.
4. Gli Stati membri prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori od officine e imprese di trasporto stradale. In particolare, qualora un'impresa di trasporti operi anche come officina o installatore omologato, non le deve essere consentito di installare e calibrare l'apparecchio di controllo sui propri veicoli.
  5. Le autorità competenti degli Stati membri trasmettono alla Commissione le liste delle officine e degli installatori omologati e delle carte loro rilasciate oltre alle copie dei marchi e delle informazioni necessarie correlate ai dati elettronici di sicurezza utilizzati. La Commissione pubblica le liste delle officine e degli installatori omologati sul suo sito Internet.
  6. Gli 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 amministrativa delle carte dell'officina non può superare un anno.
2. In caso di rinnovo, 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 domanda 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 come figura nell'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 deve essere rilasciata entro un mese a partire dalla ricezione della richiesta 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 mediante 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.
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 conformemente alle disposizioni di cui all'allegato I B.
5. La durata di validità amministrativa 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 che l'ha rilasciata indicando i motivi della restituzione.
7. Le carte del conducente sono rilasciate solo ai richiedenti soggetti alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006.
8. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per impedire la falsificazione delle carte del conducente.

#### *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 questi 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 cinque 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, ove necessario, 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, paragrafo 4, gli Stati membri mantengono dei registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità:
  - cognome e nome del conducente,
  - data e luogo di nascita del conducente,
  - numero della patente di guida e paese di rilascio (se applicabile),
  - situazione 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.
3. Qualora rilascino, rinnovino o sostituiscano 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 esecutivi sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

*Articolo 27*  
*Integrazione delle carte del conducente e delle patenti di guida*

Le carte del conducente sono rilasciate conformemente alle disposizioni del presente capo fino al 18 gennaio 2018. A partire dal 19 gennaio 2018, le carte del conducente sono integrate nelle patenti di guida e rilasciate, rinnovate, scambiate e sostituite conformemente alle disposizioni della direttiva 2006/126/CE.

## **CAPO VI**

### **Utilizzo dell'apparecchio**

*Articolo 28*  
*Utilizzo corretto dell'apparecchio di controllo*

1. L'impresa di trasporto, il proprietario del veicolo e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso dell'apparecchio di controllo e della carta del conducente ove il conducente sia incaricato di guidare un veicolo dotato di un apparecchio di controllo di cui all'allegato I B.
2. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione, oltre che i dati registrati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dall'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B. Sono altresì vietate le manomissioni dell'apparecchio di controllo, 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 apparecchio di controllo 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 dell'apparecchio di controllo.

*Articolo 29*  
*Responsabilità dell'impresa*

1. L'impresa di trasporto rilascia ai conducenti di veicoli dotati di un apparecchio di controllo di cui all'allegato I 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 dell'apparecchio di controllo conforme all'allegato I B, l'impresa di trasporto e il conducente provvedono affinché, tenuto conto della durata

del servizio, la stampa su richiesta di cui all'allegato I B possa effettuarsi correttamente in caso di ispezione.

2. L'impresa di trasporto conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti i 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 degli agenti incaricati del controllo.
3. Un'impresa di trasporto è responsabile per le infrazioni del presente regolamento commesse dai conducenti dell'impresa. Fatto salvo il diritto degli Stati membri di ritenere pienamente responsabili le imprese di trasporto, gli Stati membri possono prendere in considerazione qualsiasi prova che attesti che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente ritenuta responsabile dell'infrazione commessa.

### *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 l'apparecchio di controllo installato sul veicolo stesso, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii) e iii):
  - (a) se il veicolo è munito dell'apparecchio di controllo a norma dell'allegato I, 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 dell'apparecchio di controllo a norma dell'allegato I B, sono inseriti sulla carta del conducente mediante il dispositivo di inserimento di dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Ai fini dei controlli, i periodi di tempo durante i quali non viene registrata alcuna attività sono considerati periodi di riposo o intervallo. I conducenti non sono obbligati a registrare quotidianamente e settimanalmente i periodi di riposo quando si allontanano dal veicolo.


4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di un apparecchio di controllo di cui all'allegato I B, ciascun conducente provvede a inserire la propria carta di conducente nella fessura corretta dell'apparecchio di controllo.


Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito dell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B, i conducenti apportano le necessarie modifiche ai fogli di registrazione, in modo che l'informazione di cui alla sezione II, lettere a), b) e c), dell'allegato I, 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 Consiglio<sup>25</sup>, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti,

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

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

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,

---

<sup>25</sup> GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

- (iii) in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio, il contatore del primo veicolo al quale è stato assegnato e il contatore del veicolo al quale è assegnato successivamente;
  - (e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.
7. Il conducente introduce nell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B 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 l'apparecchio di controllo 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 dall'apparecchio di controllo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dall'apparecchio di controllo, 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 dell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I, 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 dell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli agenti di controllo:
- (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 dell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I.
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 o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo 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 agli articoli 24, paragrafo 2, e 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 dell'apparecchio di controllo, 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 possono prevedere 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.
2. Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo, 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 dall'apparecchio di controllo:

- (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**

### **Protezione dei dati, esecuzione e sanzioni**

#### *Articolo 34*

##### *Protezione dei dati personali*

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito 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 riguardo a:
  - 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 dell'apparecchio di controllo con un'interfaccia armonizzata di cui all'articolo 6,
  - lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 26,
  - la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 29.
3. L'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B deve essere progettato in modo da garantire la riservatezza. Devono essere trattati solo i dati strettamente necessari ai fini dell'elaborazione.
4. I proprietari dei veicoli e/o delle imprese di trasporto ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.

#### *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 dell'apparecchio di controllo.



2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai requisiti di formazione per i loro funzionari di controllo entro [6 mesi a partire dalla data di applicazione del presente regolamento].
3. La Commissione adotta le decisioni sulla metodologia per la 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 atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 40, paragrafo 2.

*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 e le eventuali sanzioni imposte per tali infrazioni.

*Articolo 37*  
*Sanzioni*

1. Gli Stati membri stabiliscono il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Nel caso di officine che hanno commesso infrazioni alle disposizioni del presente regolamento, tali sanzioni possono includere la revoca dell'omologazione e il ritiro della carta di officina.
2. Nessuna infrazione del presente regolamento è soggetta a più d'una sanzione o procedura.
3. Le sanzioni previste dagli Stati membri per le infrazioni gravissime definite nella direttiva 2009/5/CE devono appartenere alle categorie di sanzioni più elevate applicabili nello Stato membro per le violazioni della legislazione in materia di trasporto su strada.
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.

## CAPO VIII

### Disposizioni finali

#### *Articolo 38*

#### *Adeguamento al progresso tecnico*

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 al fine degli adeguamenti degli allegati I, I B e II al progresso tecnico.

#### *Articolo 39*

#### *Esercizio della delega*

1. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite al presente articolo.
2. La delega di potere di cui agli articoli 4, 5, 6 e 38 è conferita per un periodo di tempo indeterminato a partire da [data dell'entrata in vigore del presente regolamento].
3. La delega di potere di cui agli articoli 4, 5, 6 e 38 può essere revocata in ogni momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi precisata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Quando adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi degli articoli 4, 5, 6 e 38 entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di due mesi a decorrere dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo è prorogato di [due mesi] su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### *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.

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

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

Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura deve essere conclusa senza risultati qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente lo decida 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 l'apparecchio di controllo tra gli esperti degli Stati membri e di paesi terzi che utilizzano l'apparecchio di controllo ai sensi dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada (AETR).
2. Gli Stati membri delegano un esperto presso il forum sul tachigrafo.
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 e le parti sociali 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 [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

“

2) L'allegato I del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così modificato:

- (a) nel Capo I, Definizioni, è eliminata la lettera b);

- (b) nel Capo III, lettera c), al paragrafo 4.1, il riferimento all'“articolo 15, paragrafo 3, secondo trattino, le lettere b), c) e d) del regolamento” è sostituito da “articolo 30, paragrafo 5), secondo trattino, le lettere b), c) e d) del presente regolamento”;
- (c) nel Capo III, lettera c), paragrafo 4.2, il riferimento all'“articolo 15 del regolamento” è sostituito da “articolo 30 del regolamento”;
- (d) nel Capo IV, lettera a), paragrafo 1, terzo comma, il riferimento all'“articolo 15, paragrafo 5 del regolamento” è sostituito da “articolo 30, paragrafo 6 del regolamento”.

3) L'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 è così modificato:

- (a) Nel Capo I, Definizioni, le lettere l), o), t), y), ee), kk), oo) e (qq) sono soppresse;
- (b) Il Capo VI è così modificato:
  - (1) nel primo paragrafo, il riferimento all'“articolo 12, paragrafo 5) del regolamento (CEE) n. 3821/85 modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2135/98” è sostituito da “articolo 24, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 3821/85”.
  - (2) La sezione 1 “Omologazione di montatori od officine” è soppressa.
- (c) Nel Capo VIII, paragrafo 271, il riferimento all'“articolo 5 del presente regolamento” è sostituito da un riferimento all'“articolo 8 del presente regolamento”.

#### *Articolo 2*

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

- 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”.

#### *Articolo 3*

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

Esso ha effetto [un anno a partire dall'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*