



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 settembre 2012 (02.10)
(OR. en)**

13725/12

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

**TRANS 292
CODEC 2124**

NOTE

del: Segretariato generale

al: Coreper/Consiglio

n. doc. prec.: 12870/12 TRANS 254 CODEC 1968

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

Oggetto: *Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 29 ottobre 2012*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ("tachigrafo") (AL)

- Accordo politico

1. Il 19 luglio 2011 la Commissione ha presentato la proposta in oggetto, che modifica il regolamento n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada. La proposta modifica inoltre il regolamento n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. La comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future" accompagna la proposta in oggetto ed è stata trasmessa in parallelo al Parlamento europeo e al Consiglio.

2. Il Garante europeo della protezione dei dati ha emesso il proprio parere sulla proposta della Commissione il 5 ottobre 2011. Il parere del Comitato economico e sociale è stato formulato il 7 dicembre 2011 e il Comitato delle regioni ha deciso di non elaborare un parere o un rapporto.
3. La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatrice la sig.ra Silvia-Adriana Ticău (RO, S&D). La votazione in seno alla commissione TRAN ha avuto luogo il 31 maggio 2012 e il 3 luglio si è svolta la votazione in seduta plenaria del Parlamento europeo sui risultati della prima lettura.
4. Il 26 giugno 2011 il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale sul fascicolo. Il 13 luglio 2012 il gruppo "Trasporti terrestri" ha esaminato i risultati della prima lettura del Parlamento europeo. Al fine di raggiungere un accordo politico, il testo dell'orientamento generale è stato lievemente modificato inserendovi alcuni emendamenti pertinenti del Parlamento europeo.
5. Il Comitato dei Rappresentanti permanenti potrebbe pertanto invitare il Consiglio a raggiungere un accordo politico su tale questione, approvando il testo di compromesso riportato nell'allegato della presente nota.

Proposta di

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

sentito il Garante europeo della protezione dei dati,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C , , pag. .

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

1. il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada³ stabilisce disposizioni relative alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dei tachigrafi. È stato sostanzialmente modificato in più occasioni e, per garantire una maggiore chiarezza, è pertanto opportuno semplificare e ristrutturare le sue principali disposizioni.
 2. L'esperienza ha dimostrato che per garantire l'efficacia ed efficienza del sistema del tachigrafo è necessario migliorarne alcuni elementi tecnici e alcune procedure di controllo.
 3. Determinati veicoli sono soggetti a un'esenzione dalle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio⁴. Per garantire la coerenza, dovrebbe essere possibile esonerare tali veicoli anche dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
 4. 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).
- 4bis. Resta inteso che la Commissione esaminerà la possibilità di prorogare il periodo di validità dell'adattatore per i veicoli M1 e N1 fino al 2015 e valuterà ulteriormente la possibilità di una soluzione a lungo termine per i veicoli M1 e N1 prima del 2015.

³ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

⁴ GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 1.

5. L'uso dei tachigrafi collegato a un sistema di navigazione satellitare globale è un mezzo adeguato e conveniente per consentire la registrazione automatica della posizione all'inizio e alla fine del periodo di lavoro giornaliero al fine di coadiuvare gli agenti durante i controlli ed è pertanto opportuno introdurlo.
- 5bis. Tenuto conto del fatto che nella causa C-394/92 la Corte di giustizia europea ha fornito una definizione di "periodo di lavoro giornaliero", le autorità di controllo dovrebbero interpretare le disposizioni del presente regolamento alla luce di tale definizione. Il "periodo di lavoro giornaliero" ha inizio nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, alla fine del periodo di riposo la cui durata non sia inferiore a nove ore. Esso termina all'inizio di un periodo di riposo giornaliero o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, all'inizio di un periodo di riposo di almeno nove ore consecutive."
6. La direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva n. 88/599/CEE del Consiglio⁵ richiede che gli Stati membri svolgano un numero minimo di controlli su strada. La comunicazione a distanza tra l'apparecchio di controllo e le autorità preposte ai controlli ai fini dei controlli su strada agevola i controlli su strada mirati, consentendo di ridurre gli oneri amministrativi creati dai controlli casuali sulle imprese di trasporti e di conseguenza è opportuno introdurla.
7. I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) possono contribuire a rispondere alle sfide cui deve far fronte la politica dei trasporti europea, quali l'aumento dei volumi dei trasporti su strada e della congestione o l'aumento del consumo di energia. Pertanto è opportuno prevedere interfacce standardizzate sui tachigrafi per assicurare l'interoperabilità con le applicazioni ITS.

⁵ GU L 102 dell'11.04.2006, pag. 35.

8. La sicurezza del tachigrafo e del relativo sistema è essenziale per garantire che vengano prodotti dati affidabili. Occorre pertanto che i fabbricanti progettino, provino e rivedano periodicamente il tachigrafo in tutte le fasi del suo ciclo di vita per rilevare, prevenire e limitare le vulnerabilità in materia di sicurezza.
9. Le prove sul campo del tachigrafo non ancora omologato consentono di verificare gli apparecchi in situazioni reali prima della loro introduzione su vasta scala, consentendo in tal modo miglioramenti più rapidi. Pertanto, occorre consentire le prove sul campo, a condizione che la partecipazione a tali prove e la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006 siano monitorate e controllate con efficacia.
- 9bis. Considerando l'importanza di mantenere il livello più elevato possibile di sicurezza, i certificati di sicurezza dovrebbero essere rilasciati da un organismo di certificazione riconosciuto dal comitato di gestione nel quadro dell'accordo sul reciproco riconoscimento dei certificati di valutazione della sicurezza delle tecnologie dell'informazione del gruppo europeo di alti funzionari competente in materia di sicurezza dei sistemi d'informazione (SOG-IS). Nel contesto delle relazioni internazionali con i paesi terzi, la Commissione non dovrebbe riconoscere alcun organismo di certificazione ai fini del presente regolamento se tale organismo non presenta condizioni di valutazione di sicurezza equivalenti a quelle previste dall'accordo sul reciproco riconoscimento di cui sopra. Al riguardo, occorre fare affidamento sul parere del comitato di gestione.
10. Gli installatori e le officine svolgono un ruolo importante nella sicurezza dei tachigrafi. È opportuno pertanto stabilire alcuni requisiti minimi per la loro omologazione, affidabilità e verifica. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero prendere misure adeguate per garantire la prevenzione dei conflitti di interessi tra le officine e le imprese di trasporti. Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri garantiscano l'omologazione, il controllo e la certificazione ivi previsti secondo le procedure definite nel regolamento 765/2008.

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 adottare disposizioni per l'interconnessione di tali registri.
- 11bis. Al momento del controllo dell'univocità della carta del conducente, gli Stati membri dovrebbero utilizzare le procedure di cui alla raccomandazione della Commissione del 13 gennaio 2010 relativa allo scambio sicuro di dati elettronici tra Stati membri.
- 11ter. Occorre prendere in considerazione la situazione particolare in cui uno Stato membro deve poter rilasciare a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro né in uno Stato AETR una carta del conducente temporanea, non rinnovabile. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento.
- 11quater. Inoltre, occorrerebbe riconoscere agli Stati membri la possibilità di rilasciare carte del conducente a conducenti residenti nel proprio territorio anche qualora i trattati non si applichino a talune parti di detto territorio. In tali casi, gli Stati membri interessati devono applicare pienamente le pertinenti disposizioni del presente regolamento."
12. [...]
13. [...]
14. Gli agenti incaricati dei controlli sono confrontati a sfide continue dovute alle modifiche apportate al tachigrafo e alle nuove tecniche di manipolazione. Al fine di assicurare un controllo più efficace e migliorare l'armonizzazione degli approcci di controllo in tutta l'UE, occorre adottare una metodologia comune per la formazione iniziale e continua degli agenti preposti al controllo.

15. La registrazione di dati da parte del tachigrafo, nonché lo sviluppo di tecnologie per la registrazione dei dati sulla posizione, la comunicazione a distanza e l'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti comporta il trattamento di dati personali. Occorre applicare la legislazione dell'Unione relativa alla protezione degli individui relativamente al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati, in particolare la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati⁶ e la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche⁷.
16. Per garantire una concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti su strada e per dare un chiaro messaggio ai conducenti e alle imprese di trasporto, gli Stati membri dovrebbero imporre, conformemente alle categorie di violazioni definite nella direttiva 2006/22/CE, sanzioni efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie, fatto salvo il principio di sussidiarietà.
17. Attraverso gli adattamenti dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada, firmato a Ginevra il 1° luglio 1970, compresi i suoi sei emendamenti, depositati presso il segretario generale delle Nazioni Unite (AETR), l'uso del tachigrafo digitale è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi firmatari dell'accordo AETR. Poiché questi paesi sono interessati direttamente dalle modifiche introdotte dal presente regolamento per quanto riguarda il tachigrafo, essi devono poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche. Di conseguenza occorre istituire un forum sul tachigrafo.
18. [...]

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

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

19. Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione⁸.
- 19bis. La Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione ai fini del presente regolamento che siano conformi alle disposizioni di cui agli allegati I, I B e II del regolamento n. 3821/85 in modo che tali atti siano pronti alla data dell'applicazione degli articoli diversi dagli articoli 19, 30 e 43. Tuttavia, se per qualsiasi ragione tali atti non fossero adottati in tempo utile, misure transitorie dovrebbero garantire la necessaria continuità.
- 19ter. Nel contesto dell'applicazione dell'accordo AETR, i riferimenti al regolamento n. 3821/85 devono essere intesi come riferimenti al presente regolamento. Nel contesto dell'applicazione dell'articolo 22 bis dell'accordo AETR, i riferimenti all'allegato IB del regolamento n. 3821/85 devono essere intesi come riferimenti all'atto di attuazione di cui all'articolo 3 bis. L'UE esaminerà le misure necessarie da adottare in sede UNECE per assicurare la necessaria coerenza tra il presente regolamento e l'articolo 22 bis dell'accordo AETR.
20. [...]
21. La procedura d'esame dovrebbe 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 e per l'adozione delle specifiche per lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente tra gli Stati membri.
22. [...]

⁸ GU L 55 del 28.2.2011, pagg. 13-18.

“CAPO I

Principi, campo d'applicazione e requisiti

Articolo 1

Oggetto e principio

Il presente regolamento stabilisce i requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, alla direttiva 2002/15/CE⁹ e alla direttiva 92/6/CEE¹⁰.

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

Articolo 2

Definizioni

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

⁹ GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

¹⁰ GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.

2. Oltre alle definizioni di cui al paragrafo 1, ai sensi del presente regolamento si intende per:
- a) “tachigrafo o apparecchio di controllo”, l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli del movimento di tali veicoli e di determinati periodi di attività dei loro conducenti;
 - b) “unità di bordo”, il tachigrafo escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza del presente regolamento;
 - c) “sensore di movimento”, la parte del tachigrafo che fornisce un segnale rappresentativo della velocità del veicolo e/o della distanza percorsa;
 - d) “carta tachigrafica”, una carta a microprocessore destinata all'uso con il tachigrafo che consente l'identificazione da parte del tachigrafo del ruolo del titolare della carta e il trasferimento e l'archiviazione dei dati;
 - e) “foglio di registrazione”, un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare nel tachigrafo analogico e su cui i dispositivi di marcatura dello stesso incidono una registrazione continua delle informazioni da registrare;
 - f) “carta del conducente”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un determinato conducente, che identifica il conducente e consente l'archiviazione dei dati sull'attività del conducente;

- f bis) “tachigrafo analogico”, un tachigrafo che usa un foglio di registrazione in conformità del presente regolamento;
- f ter) “tachigrafo digitale”, un tachigrafo che usa una carta tachigrafica in conformità del presente regolamento;
- g) “carta di controllo”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e facoltativamente l'agente incaricato del controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati o nelle carte del conducente per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;
- h) “carta dell'azienda”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro all'impresa di trasporto stradale che deve usare veicoli muniti di tachigrafo, che identifica l'impresa di trasporto stradale e consente la visualizzazione, il trasferimento e la stampa dei dati archiviati nel tachigrafo che è stato bloccato da tale impresa di trasporto stradale;
- i) “carta dell'officina”, una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro al personale designato di un fabbricante di tachigrafi, un installatore, un costruttore di veicoli o un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibrazione e/o il trasferimento dei tachigrafi;

Articolo 3

Campo di applicazione

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

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

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

Articolo 3 bis

Requisiti

1. L'apparecchio di controllo, le carte tachigrafiche e i fogli di registrazione devono soddisfare rigorosi requisiti tecnici o di altro genere in modo da consentire la corretta attuazione delle disposizioni del presente regolamento.
2. Il tachigrafo è conforme ai seguenti requisiti essenziali:
 - registra dati correlati al conducente e al veicolo;
 - è sicuro;
 - è interoperabile;
 - consente un efficace controllo di conformità alla legislazione applicabile;
 - è di facile impiego.
3. Il tachigrafo digitale registra i seguenti dati:
 - a) distanza percorsa e velocità del veicolo;
 - b) misurazione del tempo;
 - c) luogo di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero del conducente;
 - d) identità del conducente;
 - e) attività del conducente;
 - f) dati di calibrazione, inclusa l'identificazione dell'officina;
 - g) anomalie e guasti.
4. Il tachigrafo analogico registra almeno i dati di cui al paragrafo 3, lettere a), b) e e).
5. Gli ulteriori requisiti dettagliati necessari per l'attuazione uniforme del presente articolo sono adottati dalla Commissione. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

CAPO II

Tachigrafo intelligente

Articolo 4

Registrazione del luogo di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero

1. Ove possibile, la posizione del luogo di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero viene registrata. A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta quaranta mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche tecniche di cui all'articolo 6 bis sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento satellitare.
2. Riguardo alla connessione del tachigrafo a un servizio di posizionamento satellitare, di cui al paragrafo 1, si fa uso unicamente delle connessioni ai servizi di posizionamento satellitare che gestiscono un servizio di posizionamento a titolo gratuito. Nell'apparecchio di controllo non sono archiviati altri dati oltre a quelli, espressi ove possibile in coordinate geografiche, per la determinazione del luogo di inizio e fine di cui al paragrafo 1.

Articolo 5

Diagnosi precoce remota di eventuale manomissione o uso improprio

1. Al fine di agevolare i controlli su strada mirati da parte delle autorità di controllo competenti, il tachigrafo installato sui veicoli immatricolati per la prima volta quaranta mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche tecniche di cui all'articolo 6 bis può comunicare con tali autorità mentre il veicolo è in movimento. Detta comunicazione è conforme alle norme internazionali pertinenti quali la serie di norme correlate alla comunicazione dedicata a corto raggio (tecnologia DSRC) e definite dal Comitato europeo di normazione.

- 1 bis. Gli Stati membri possono decidere di non dotare le loro autorità di controllo dell'apparecchiatura per la diagnosi precoce remota necessaria per richiedere la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, in quanto detta apparecchiatura non fa parte della strumentazione di controllo obbligatoria elencata nella direttiva 2006/22/CE.

2. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità competenti autorizzate ad accertare le violazioni del regolamento n. 561/2006 e del regolamento n. 3821/85 e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.

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

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

4. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini del controllo della conformità al presente regolamento. Non sono trasmessi a entità diverse dalle autorità che controllano i periodi di guida e di riposo o da organi giudiziari, nel quadro di un procedimento giudiziario in corso.
5. I dati possono essere memorizzati unicamente dalle autorità di controllo per la durata di un controllo su strada e vengono eliminati al più tardi tre ore dopo la loro trasmissione a meno che non indichino un'eventuale manomissione o un eventuale uso improprio del tachigrafo. Se nel corso del successivo controllo su strada la manomissione o l'uso improprio non sono confermati, i dati trasmessi sono eliminati.
6. L'impresa di trasporto che utilizza il veicolo è tenuta a informare il conducente della possibilità di diagnosi precoce remota di eventuale manomissione o uso improprio del tachigrafo.

Articolo 6

Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti

I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta quaranta mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche tecniche di cui all'articolo 6 bis possono essere muniti di interfacce che consentono di usare i dati registrati o generati dal tachigrafo nel modo funzionamento, mediante un dispositivo esterno, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) l'interfaccia non pregiudica l'autenticità e l'integrità dei dati del tachigrafo;
- b) l'interfaccia è conforme alle specifiche di cui all'articolo 6 bis;
- c) il dispositivo esterno connesso all'interfaccia ha accesso ai dati personali, inclusi i dati relativi alla geolocalizzazione, solo previo consenso documentabile del conducente cui i dati si riferiscono.

Articolo 6 bis

Specifiche del tachigrafo intelligente

Al fine di assicurare l'attuazione uniforme delle disposizioni del presente capo, la Commissione adotta le necessarie specifiche, ad esclusione di eventuali specifiche che includano disposizioni in materia di registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

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. Una domanda di omologazione è accompagnata dalle specifiche appropriate, ivi incluse le necessarie informazioni sui sigilli, e dai certificati di sicurezza, funzionalità e interoperabilità. Il certificato di sicurezza è rilasciato da un organismo di certificazione riconosciuto designato dalla Commissione.
4. Non è possibile presentare una domanda relativa a qualunque tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica a più di uno Stato membro.

5. Al fine di assicurare l'applicazione uniforme delle disposizioni del presente articolo, la Commissione fornisce le specifiche per i certificati di cui al paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Articolo 8

Concessione dell'omologazione

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

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

Articolo 9

Marchio di omologazione

Gli Stati membri assegnano al richiedente un marchio di omologazione UE in conformità di un modello prestabilito per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica da essi omologato ai sensi dell'articolo 8. Tali modelli sono adottati dalla Commissione in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Articolo 10

Omologazione o rifiuto

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

Articolo 11

Conformità dell'apparecchio all'omologazione

1. Qualora lo Stato membro che ha proceduto all'omologazione UE di cui all'articolo 8 constati che delle unità di bordo, dei sensori di movimento, dei fogli di registrazione o delle carte tachigrafiche recanti il marchio di omologazione UE da esso assegnato non sono conformi al modello che ha omologato, esso adotta le misure necessarie per assicurare la conformità della fabbricazione al modello omologato. Le misure adottate possono giungere, se necessario, fino al ritiro dell'omologazione UE.
2. Lo Stato membro che ha accordato un'omologazione UE deve revocarla se l'unità di bordo, il sensore di movimento, il foglio di registrazione o la carta tachigrafica che hanno formato oggetto dell'omologazione non sono conformi al presente regolamento o presentano, nell'uso, un difetto di ordine generale che li renda inadatti alla loro destinazione.
3. Se lo Stato membro che ha accordato un'omologazione UE è informato da un altro Stato membro dell'esistenza di uno dei casi di cui ai paragrafi 1 e 2, esso adotta, dopo aver consultato l'altro Stato membro, le misure previste nei suddetti paragrafi, fatto salvo il paragrafo 5.

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

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

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

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

Articolo 12

Omologazione dei fogli di registrazione

1. Il richiedente l'omologazione UE per un modello di foglio di registrazione precisa nella domanda il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) tale foglio è destinato a essere utilizzato e fornisce, per il collaudo del foglio, un apparecchio adeguato del (dei) tipo(i) appropriato(i).
2. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro indicano, sulla scheda di omologazione del modello di foglio di registrazione, il modello (o i modelli) di tachigrafo analogico sul quale (o sui quali) il modello di foglio può essere utilizzato.

Articolo 13

Giustificazione delle decisioni di rifiuto

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

Articolo 14

Riconoscimento dei tachigrafi omologati

Gli Stati membri non possono rifiutare l'immatricolazione né vietare la messa in circolazione o l'uso dei veicoli muniti di tachigrafo per motivi riguardanti tale apparecchio, se quest'ultimo è munito del marchio di omologazione UE di cui all'articolo 9 e della targhetta di installazione di cui all'articolo 17, paragrafo 4.

Articolo 15

Sicurezza

1. I fabbricanti progettano, collaudano ed esaminano le unità di bordo, i sensori di movimento e le carte tachigrafiche messi in produzione in modo da rilevare le vulnerabilità che emergono in tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto e impedire o limitare il loro possibile sfruttamento. La frequenza dei test è stabilita, entro un periodo massimo di due anni, dallo Stato membro che ha accordato la scheda di omologazione.
2. A tal fine, i fabbricanti presentano la necessaria documentazione all'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 3 per l'analisi delle vulnerabilità.
3. Ai fini del paragrafo 1 l'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 3 effettua test sulle unità di bordo, sui sensori di movimento e sulle carte tachigrafiche per confermare che le vulnerabilità note non possano essere sfruttate da singoli in possesso di conoscenze di dominio pubblico.

4. Se, nel corso dei test di cui ai paragrafi 1 e 3, si rilevano vulnerabilità in elementi del sistema (unità di bordo, sensori di movimento e carte tachigrafiche), la loro immissione sul mercato non può essere autorizzata. In tali casi, lo Stato membro che ha concesso l'omologazione la revoca in conformità con l'articolo 11, paragrafo 2. Il fabbricante o l'organismo di certificazione, se accerta vulnerabilità molto gravi in elementi del sistema (unità di bordo, sensori di movimento e carte tachigrafiche) che sono già stati immessi sul mercato, ne informa le competenti autorità nazionali, che adottano tutte le misure necessarie affinché il problema sia risolto, in particolare da parte del fabbricante, e informa immediatamente la Commissione delle vulnerabilità rilevate e delle misure previste o adottate.

Articolo 16

Test sul campo

1. Gli Stati membri possono autorizzare test sul campo per i tachigrafi che non sono stati ancora omologati. Le autorizzazioni dei test sul campo concesse da uno Stato membro formano oggetto di riconoscimento reciproco da parte degli Stati membri.
2. I conducenti e le imprese di trasporto che partecipano ai test sul campo devono ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 561/2006. Al fine di dimostrare la conformità, i conducenti devono seguire la procedura descritta nell'articolo 31, paragrafo 2.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure da seguire per condurre test sul campo e i formulari da utilizzare al fine di monitorare tali test. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

CAPO IV

Installazione e ispezioni

Articolo 17

Installazione e riparazione

1. Sono autorizzati ad effettuare le operazioni di installazione e riparazione dei tachigrafi soltanto gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati a tal fine dalle autorità competenti degli Stati membri, in conformità dell'articolo 19.
2. Gli installatori, le officine o i costruttori di veicoli autorizzati sigillano il tachigrafo, conformemente alle specifiche incluse nella scheda di omologazione di cui all'articolo 10, dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, dopo avere verificato che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.
3. L'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli autorizzato appone un marchio particolare sui sigilli apposti e inoltre, per i tachigrafi digitali, inserisce i dati elettronici di sicurezza che consentono i controlli di autenticazione. Le autorità competenti di ciascuno Stato membro trasmettono alla Commissione il registro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza utilizzati, secondo i requisiti di cui all'articolo 3 bis, nonché le necessarie informazioni relative a tali dati. La Commissione, su richiesta, rende accessibili tali informazioni agli Stati membri.
4. La conformità dell'installazione del tachigrafo alle prescrizioni del presente regolamento è attestata dalla targhetta di installazione apposta secondo i requisiti di cui all'articolo 3 bis.

5. I sigilli possono essere tolti solamente dagli installatori, dalle officine o dai costruttori di veicoli autorizzati dalle autorità competenti di cui al paragrafo 1 o da funzionari di controllo adeguatamente formati oppure in altre circostanze analoghe secondo i requisiti di cui all'articolo 3 bis.

Articolo 18

Ispezioni dei tachigrafi

I tachigrafi sono sottoposti 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 del tachigrafo, se l'ispezione è conseguente a un'ispezione periodica o condotta su richiesta specifica dell'autorità nazionale competente. Le officine tengono inoltre un elenco di tutte le relazioni stilate sulle ispezioni.

L'officina conserva le relazioni sull'ispezione almeno per i due anni successivi alla loro stesura oppure le trasmette all'autorità competente. Nei casi in cui conserva le relazioni, l'officina, su richiesta dell'autorità competente, le mette a disposizione insieme alle calibrature eseguite nel corso del periodo in questione.

Articolo 19

Omologazione di installatori e officine

1. Gli Stati membri autorizzano, sottopongono a verifiche regolari e certificano gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli che possono effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni del tachigrafo.
2. Gli Stati membri provvedono affinché gli installatori, le officine e i costruttori di veicoli siano competenti e affidabili. A tale scopo istituiscono e pubblicano un insieme di chiare procedure e provvedono affinché vengano soddisfatti i criteri minimi seguenti:
 - a) il personale deve avere ricevuto una formazione adeguata;
 - b) le attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti devono essere disponibili;
 - c) gli installatori e le officine devono godere di buona reputazione.
3. Le verifiche degli installatori e delle officine autorizzati sono condotte nel modo seguente:
 - a) gli installatori o le officine autorizzati sono sottoposti, almeno ogni due anni, a una verifica delle procedure applicate dall'officina durante la manipolazione del tachigrafo. La verifica si concentra in particolare sulle misure di sicurezza adottate e sulla gestione delle carte dell'officina. Gli Stati membri possono effettuare tali verifiche senza alcuna presenza fisica nell'officina;
 - b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine autorizzati per controllare le calibrazioni, le ispezioni e le installazioni eseguite. Tali controlli coprono almeno il 10% delle officine autorizzate nel corso di un anno.

4. Gli Stati membri e le rispettive autorità competenti prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori od officine e imprese di trasporto stradale. In particolare, in caso di rischio grave di conflitto di interessi, si prendono ulteriori misure specifiche affinché l'installatore o l'officina rispetti il presente regolamento.
5. Le autorità competenti degli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione, se possibile elettronicamente, le liste delle officine e degli installatori autorizzati e delle carte loro rilasciate. La Commissione pubblica le liste delle officine e degli installatori autorizzati sul suo sito Internet.
6. Le autorità competenti degli Stati membri revocano l'omologazione, temporaneamente o definitivamente, agli installatori e alle officine che non adempiono agli obblighi che incombono loro in virtù del presente regolamento.

Articolo 20

Carte dell'officina

1. La durata di validità delle carte dell'officina non può superare un anno. Al momento del rinnovo della carta dell'officina, l'autorità competente provvede affinché l'installatore, l'officina o il costruttore di veicoli soddisfi i criteri di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
2. L'autorità competente rinnova una carta dell'officina entro quindici giorni lavorativi dalla ricezione di una richiesta di rinnovo. In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta dell'officina, l'autorità fornisce una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui riceve una richiesta circostanziata a tale scopo. L'autorità che rilascia la carta tiene un registro delle carte smarrite, rubate o difettose.
3. Qualora uno Stato membro revochi l'omologazione di un installatore o di un'officina di cui all'articolo 19, deve anche revocare le carte di officina loro rilasciate.
4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione delle carte dell'officina distribuite agli installatori e alle officine autorizzati.

CAPO V

Carte del conducente

Articolo 21

Rilascio delle carte del conducente

1. La carta del conducente viene rilasciata, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. La carta è rilasciata entro un mese a partire dalla ricezione della richiesta e di tutta la necessaria documentazione da parte dell'autorità competente.
2. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, si intende per “residenza normale” il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita; tuttavia, nel caso di una persona i cui legami professionali siano situati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che pertanto sia indotta a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia quella del luogo dei legami personali, purché tale persona vi ritorni regolarmente. Questa condizione non è richiesta allorché la persona effettua un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata.
3. I conducenti forniscono le prove del luogo della loro residenza normale con tutti i mezzi, quali, ad esempio, la carta d'identità o qualsiasi altro documento valido. Qualora le autorità competenti dello Stato membro che rilascia la carta del conducente abbiano dubbi circa la validità della dichiarazione relativa alla residenza normale, o anche ai fini di taluni controlli specifici, dette autorità possono chiedere informazioni o prove supplementari.

- 3 bis. Gli Stati membri possono, in casi debitamente giustificati, rilasciare una carta del conducente temporanea e non rinnovabile, valida per un periodo massimo di 185 giorni, a un conducente che non ha la sua residenza normale in uno Stato membro oppure in uno Stato che è parte contraente dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada, a condizione che tale conducente abbia un regolare rapporto di lavoro con un'impresa stabilita nello Stato membro di rilascio e disponga, nella misura in cui si applichi il regolamento 1072/2009 dell'attestato di conducente di cui a tale regolamento.
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 ai requisiti di cui all'articolo 3 bis.
5. La durata di validità della carta del conducente non è superiore a cinque anni.
6. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa tranne qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che la carta è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare oppure che la carta in suo possesso è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro di rilascio il più presto possibile, indicando i motivi del ritiro o della sospensione. Se si prevede che per la restituzione della carta siano necessarie più di due settimane, lo Stato membro che procede alla sospensione o al ritiro informa lo Stato membro di rilascio, entro le due settimane, dei motivi della sospensione o del ritiro.

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

7 bis. Il presente articolo non osta a che uno Stato membro rilasci una carta del conducente a un conducente che ha la sua residenza normale in una parte del territorio di tale Stato membro a cui non si applicano il TUE e il TFUE.

Articolo 22

Utilizzo delle carte del conducente

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

Articolo 23

Rinnovo delle carte del conducente

1. Qualora il conducente desideri rinnovare la sua carta del conducente, questi deve presentare domanda presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale al più tardi entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della carta.
2. Se le autorità dello Stato membro di residenza normale del conducente sono diverse da quelle che hanno rilasciato la sua carta e viene loro richiesto di procedere al rinnovo della carta del conducente, esse informano le autorità che hanno rilasciato la carta in scadenza dei motivi esatti del rinnovo della medesima.

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

Articolo 24

Carte rubate, smarrite o difettose

1. L'autorità che rilascia la carta registra le carte rilasciate, rubate, smarrite o difettose per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità.
2. In caso di deterioramento o di cattivo funzionamento della carta del conducente, il conducente la restituisce all'autorità competente dello Stato membro della sua residenza normale. Il furto della carta del conducente deve essere debitamente dichiarato alle autorità competenti dello Stato in cui si è verificato il furto.
3. Lo smarrimento della carta del conducente forma oggetto di debita dichiarazione presso le autorità competenti dello Stato di rilascio e presso quelle dello Stato membro di residenza normale del conducente, ove non siano le medesime.
4. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale. Tali autorità forniscono una carta sostitutiva entro otto giorni lavorativi dal momento in cui ricevono una domanda circostanziata a tale scopo.
5. Nei casi riportati al paragrafo 4, il conducente può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa, a condizione che il conducente possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

Articolo 25

Riconoscimento reciproco e scambio delle carte del conducente

1. Le carte del conducente rilasciate dagli Stati membri formano oggetto di riconoscimento reciproco.
2. Quando il titolare di una carta del conducente in corso di validità rilasciata da uno Stato membro ha fissato la sua residenza normale in un altro Stato membro, egli può chiedere che la sua carta sia scambiata contro una carta del conducente equivalente. Spetta allo Stato membro che effettua lo scambio verificare se la carta presentata è ancora in corso di validità.
3. Gli Stati membri che effettuano lo scambio restituiscono la vecchia carta alle autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata, indicando le ragioni di tale restituzione.
4. Quando uno Stato membro restituisce o scambia una carta del conducente, tale sostituzione o scambio, nonché ogni sostituzione o scambio ulteriore, sono registrati in quello Stato membro.

Articolo 26

Scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente

1. Al fine di assicurare che il richiedente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità a norma dell'articolo 21, paragrafo 4, gli Stati membri mantengono dei registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente, comprese quelle di cui all'articolo 21, paragrafo 3 bis, per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità:
 - cognome e nome del conducente;
 - data di nascita e, se disponibile, luogo di nascita del conducente
 - numero della patente di guida in corso di validità e paese di rilascio (se applicabile),
 - situazione della carta del conducente;
 - numero della carta del conducente.

2. La Commissione e gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutta l'Unione europea, impiegando il sistema di messaggistica TACHOnet o un sistema compatibile, nella misura in cui lo scambio di dati elettronici è possibile con tutti gli altri Stati membri mediante il sistema di messaggistica TACHOnet.
3. Al momento del rilascio, sostituzione e, ove necessario, rinnovo di una carta del conducente, gli Stati membri verificano attraverso lo scambio di dati elettronici che il conducente non sia già in possesso di una carta del conducente in corso di validità. Lo scambio di dati deve limitarsi ai dati necessari ai fini della verifica in questione.
4. I funzionari di controllo possono avere accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità di una carta del conducente.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione per fissare le procedure comuni e le specifiche necessarie per l'interconnessione a norma del paragrafo 2, inclusi il formato dei dati da scambiare, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali, le procedure di accesso e i meccanismi di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Articolo 27

[...]

CAPO VI

Utilizzo dell'apparecchio

Articolo 28

Utilizzo corretto dei tachigrafi

1. L'impresa di trasporto e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso del tachigrafo digitale e della carta del conducente. Ogni volta che viene utilizzato il tachigrafo analogico, l'impresa di trasporto ed il conducente ne garantiscono il buon funzionamento, nonché il buon uso del foglio di registrazione.
2. È vietato falsificare, occultare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione, oltre che i dati registrati nel tachigrafo o sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal tachigrafo. Sono altresì vietate le manomissioni del tachigrafo, del foglio di registrazione o della carta del conducente atte a falsificare i dati e/o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Nel veicolo non deve essere presente alcun dispositivo che possa essere utilizzato a tal fine.
3. I veicoli non sono muniti di più di un tachigrafo tranne ai fini dei test sul campo di cui all'articolo 16.
4. Gli Stati membri vietano la produzione, la distribuzione, la pubblicità e/o la vendita di dispositivi costruiti e/o intesi per la manomissione dei tachigrafi.

Articolo 29

Responsabilità dell'impresa

1. L'impresa di trasporto rilascia ai conducenti di veicoli dotati di un tachigrafo analogico un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenuto conto del carattere individuale di tali fogli, della durata del servizio e della necessità di sostituire eventualmente i fogli danneggiati o quelli ritirati da un agente incaricato del controllo. L'impresa di trasporto consegna ai conducenti soltanto fogli di registrazione di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio installato a bordo del veicolo.

Qualora il veicolo sia dotato di un tachigrafo digitale l'impresa di trasporto e il conducente provvedono affinché, tenuto conto della durata del servizio, la stampa su richiesta secondo i requisiti di cui all'articolo 3 bis possa effettuarsi correttamente in caso di ispezione.

2. L'impresa di trasporto conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti tabulati per conformarsi all'articolo 31, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa di trasporto fornisce altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono e gli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo.
- 2 bis. L'impresa di trasporto fornisce le istruzioni necessarie ai propri conduttori per quanto riguarda il buon funzionamento dell'apparecchio di controllo, effettua controlli regolari per garantire che i propri conducenti utilizzino correttamente l'apparecchio di controllo e non forniscono ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dell'apparecchio stesso.

3. Un'impresa di trasporto è responsabile per le infrazioni del presente regolamento commesse dai conducenti dell'impresa. Gli Stati membri possono tuttavia subordinare tale responsabilità all'infrazione da parte dell'impresa del paragrafo 2 bis del presente articolo e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2 del regolamento n. 561/2006.

Articolo 30

Utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione

1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente deve essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.
2. I conducenti proteggono adeguatamente i fogli di registrazione e le carte del conducente e non utilizzano fogli o carte sporchi o deteriorati.
3. Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo installato sul veicolo stesso, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv):
 - a) se il veicolo è munito 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 or
 - 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.


Gli Stati membri non impongono ai conducenti la presentazione di formulari che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.


4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di 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, 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 Consiglio¹¹, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti,

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

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

¹¹ GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

6. Ciascun conducente deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:
- a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio;
 - b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio;
 - c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato il conducente prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio;
 - d) la lettura del contachilometri:
 - i) prima del primo viaggio registrato sul foglio;
 - ii) alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio;
 - iii) in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio, la lettura effettuata sul primo veicolo al quale è stato assegnato e quella effettuata sul veicolo al quale è assegnato successivamente;
 - e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.
7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Uno Stato membro può tuttavia imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno nel proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano queste informazioni se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione conformemente all'articolo 4.

Articolo 31

Carte del conducente e fogli di registrazione danneggiati

1. Nel caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni o della carta del conducente, i conducenti devono conservare il foglio o la carta del conducente deteriorati insieme con il foglio di riserva utilizzato per sostituirlo.
2. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve:
 - a) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato:
 - i) informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;
 - ii) i periodi di cui all'articolo 30, paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv);
 - b) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dal tachigrafo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

Articolo 32

Registrazioni che devono essere in possesso del conducente

1. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo analogico, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:
 - i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei ventotto giorni precedenti,
 - ii) la carta del conducente se la possiede, e
 - iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.

2. Il conducente, quando guida un veicolo munito di un tachigrafo digitale, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:
 - i) la sua carta di conducente,
 - ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei ventotto giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006,
 - iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto ii) nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un tachigrafo analogico.

3. Un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dal tachigrafo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni, quali quelle di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e all'articolo 33, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 33

Procedure in caso di funzionamento difettoso dell'apparecchio

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

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

Gli Stati membri 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 del tachigrafo, il conducente riporta i dati che consentono l'individuazione del conducente (nome, carta del conducente o numero della patente di guida), ivi compresa la firma e le indicazioni relative ai periodi di tempo che non sono più correttamente registrati o stampati dal tachigrafo:
 - a) sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure
 - b) su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o da conservare insieme con la carta del conducente.

CAPO VII

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 unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e al regolamento n. 561/2006, conformemente alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE e sotto la supervisione dell'autorità pubblica indipendente dello Stato membro di cui all'articolo 28 della direttiva 95/46/CE.
2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare 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 del tachigrafo 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. Il tachigrafo digitale deve essere progettato in modo da garantire la riservatezza. Devono essere trattati solo i dati necessari ai fini dell'elaborazione.
4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e/o altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.

Articolo 35

Formazione dei funzionari di controllo

1. Gli Stati membri provvedono affinché i funzionari di controllo ricevano una formazione adeguata a effettuare l'analisi dei dati registrati e la verifica del tachigrafo al fine di giungere ad un controllo e un'attuazione efficaci e armonizzati.
2. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai requisiti di formazione per i loro funzionari di controllo entro sei mesi a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.
3. La Commissione adotta misure che precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, incluso sulle tecniche per orientare i controlli e per rilevare i dispositivi di manomissione e frode. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Articolo 36

Assistenza reciproca

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

Nel quadro di tale assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri, in particolare, si inviano reciprocamente, con regolarità, tutte le informazioni disponibili riguardanti le infrazioni al presente regolamento correlate agli installatori e alle officine, le tipologie di pratiche di manomissione e le eventuali sanzioni imposte per tali infrazioni.

Articolo 37

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono, in conformità degli ordinamenti costituzionali nazionali, il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e conformi alle categorie di violazioni definite nella direttiva 2006/22/CE.
2. [...]
3. [...]
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro il [data di applicazione del presente regolamento]. Essi informano la Commissione in merito a qualsiasi successiva modifica di tali misure.

Articolo 38

[...]

Articolo 39

[...]

CAPO VIII

Disposizioni finali

Articolo 40

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

Articolo 41

Forum sul tachigrafo

1. Viene istituito un forum sul tachigrafo al fine di incoraggiare il dialogo sulle questioni tecniche concernenti il tachigrafo tra gli esperti degli Stati membri, membri del comitato di cui all'articolo 40, e gli esponenti dei paesi terzi che utilizzano il tachigrafo ai sensi dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada (AETR).
2. Gli Stati membri dovrebbero delegare come esperti presso il forum sul tachigrafo gli esperti che fanno parte del comitato di cui all'articolo 40.
3. Il forum sul tachigrafo è aperto alla partecipazione di esperti di Parti contraenti dell'accordo AETR interessate non appartenenti all'UE.
4. Le parti interessate, i rappresentanti dei costruttori di veicoli, i fabbricanti di tachigrafi 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 dodici mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 43

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 44

Misure transitorie

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

Articolo 45

Abrogazione

Il regolamento n. 3821/85 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento. Qualsiasi misura adottata in base al regolamento n. 3821/85 resta valida.

Articolo 46

Entrata in vigore

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

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

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente
