

REGOLAMENTO (UE) N. 1266/2009 DELLA COMMISSIONE**del 16 dicembre 2009****che adegua per la decima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sull'Unione europea e visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 17, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3821/85 stabilisce che l'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada deve rispondere, per quanto riguarda le condizioni di costruzione, prova, montaggio e controllo, alle prescrizioni degli allegati I, I B e II di tale regolamento.
- (2) L'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3821/85 stabilisce che gli Stati membri accordano l'omologazione a ogni modello di tachigrafo digitale conforme alle prescrizioni di cui all'allegato I B di tale regolamento.
- (3) L'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 3821/85 stabilisce che l'apparecchio di controllo è montato e utilizzato sui veicoli del caso immatricolati in uno Stato membro.
- (4) L'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 definisce le specifiche tecniche per la costruzione, la prova, il montaggio e il controllo del tachigrafo digitale.
- (5) Al fine di migliorare e potenziare il tachigrafo digitale per ridurre gli oneri amministrativi per l'industria e garantire informazioni affidabili sui periodi di guida e di riposo sia agli operatori di trasporto che alle autorità nazionali di controllo, è necessario adeguare l'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 al progresso tecnico.
- (6) Il presente regolamento non impedisce tuttavia agli Stati membri di omologare apparecchiature conformi alle prescrizioni in esso contenute anche anteriormente alla data di applicazione dello stesso al fine di favorire una rapida commercializzazione di apparecchi di controllo più sicuri. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di omologare i software che consentono di migliorare i tachigrafi digitali esistenti affinché questi ultimi soddisfino le prescrizioni del regolamento.
- (7) Il presente regolamento non richiede la sostituzione dei tachigrafi digitali in funzione montati prima della data di applicazione dello stesso.
- (8) I costruttori dei tachigrafi digitali hanno dichiarato di essere disposti a concedere a tutte le parti l'accesso ai diritti di proprietà intellettuale che dovessero rivelarsi essenziali, a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie e su una base di reciprocità.
- (9) Al fine di agevolare l'omologazione incrociata di singoli componenti omologati e garantire che i nuovi costruttori di apparecchi di controllo (tachigrafo digitale), o di componenti degli stessi, possano entrare liberamente sul mercato, è necessario concordare l'applicazione di standard internazionali per le interfacce tecniche tra i differenti componenti.
- (10) Per aiutare gli operatori e le imprese di trasporto a rispettare gli obblighi che incombono loro in virtù della 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 ⁽²⁾, è opportuno aumentare il numero di blocchi di un'impresa.
- (11) Per garantire un'adeguata applicazione della normativa e un effettivo controllo dei veicoli e allo scopo di identificare i conducenti, è opportuno integrare nel tachigrafo digitale una serie più ampia di caratteri.

⁽¹⁾ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.⁽²⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (12) Per coadiuvare l'industria, i costruttori e gli organismi di controllo a identificare i costruttori attualmente presenti sul mercato e a distinguere i paesi e i codici pertinenti sulla base dei simboli utilizzati sui veicoli nel traffico internazionale, come stabilito dalla convenzione delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale (Convenzione di Vienna, 1968), i laboratori competenti per le prove di interoperabilità dovrebbero detenere appositi elenchi di simboli e metterli a disposizione su un sito web pubblico.
- (13) Al fine di assistere le imprese di trasporto su strada ad ottemperare all'obbligo giuridico di registrare informazioni utili ai fini del rispetto delle norme è opportuno definire specifiche comuni applicabili alle prove per la carta usata per la stampa da utilizzare ai fini dell'omologazione.
- (14) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi, e quindi i costi, sostenuti dagli operatori e dai conducenti che utilizzano il tachigrafo digitale, è opportuno semplificare le disposizioni di montaggio, attivazione, calibratura e controllo degli apparecchi e indirizzarle specificamente ed esclusivamente ai veicoli usati per attività che rientrano nel campo di applicazione delle norme sulle ore di guida del conducente di cui al 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⁽¹⁾.
- (15) Durante le ispezioni periodiche, o in altre occasioni in cui è necessario sottoporre a verifica, calibratura, riparazione o ispezione l'apparecchio di controllo, è opportuno che le officine verifichino l'eventuale presenza o utilizzazione di dispositivi di manipolazione e che registrino e conservino prova di anomalie, comprese l'assenza dei sigilli o la rimozione degli stessi.
- (16) È opportuno che solo i tachigrafi digitali dei veicoli delle categorie M2, M3, N2 o N3, quali definite dall'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli⁽²⁾, registrino automaticamente le anomalie per superamento della velocità.
- (17) A seguito della relazione predisposta dal Centro comune di ricerca (*Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles – Relazione sugli attacchi alla sicurezza dei tachigrafi digitali e sui rischi connessi all'introduzione di adattatori da installare sui veicoli leggeri*), è opportuno che la comunicazione di dati elettronici tra la fonte di movimento del veicolo e il sensore di movimento sia protetta contro le manomissioni, ad esempio mediante l'uso di magneti, e che i dati sul movimento del veicolo siano confermati da fonti ulteriori e indipendenti (esterne ed interne).
- (18) Per garantire l'integrità e l'affidabilità della sicurezza del sistema del tachigrafo digitale è essenziale assicurare che le carte tachigrafiche rilasciate ai conducenti siano uniche. Al fine di impedire che i conducenti possano possedere o richiedere più di una carta valida, è opportuno che esista un sistema elettronico di scambio di dati tra gli Stati membri.
- (19) È opportuno chiarire e semplificare l'interfaccia uomo-macchina per l'immissione manuale delle attività, quando i conducenti non hanno utilizzato il veicolo e, in tale periodo, non hanno potuto registrare le loro attività sulla carta del conducente.
- (20) È utile che i conducenti dispongano di informazioni complementari opzionali sul dispositivo di visualizzazione del tachigrafo digitale e che siano soppressi gli avvisi quando le attività del veicolo non rientrano nel campo di applicazione della normativa.
- (21) I tempi necessari a trasferire i dati dall'apparecchio di controllo dovrebbero essere ridotti migliorando le interfacce tecniche.
- (22) Al fine di mantenere l'affidabilità del sistema in previsione dell'obsolescenza dei meccanismi di sicurezza attualmente in uso, è necessario adottare misure di emergenza per garantire la continuità del processo di omologazione dell'apparecchio di controllo.
- (23) Per garantire che nel corso dei controlli su strada possano essere determinati i modi e i dati "reali" di guida, è opportuno semplificare il calcolo dei tempi di guida e l'arrotondamento a un minuto dei periodi di attività.
- (24) Le misure di cui presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 18 del regolamento (CEE) n. 3821/85.
- (25) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 3821/85,
- HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:
- Articolo 1

⁽¹⁾ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

L'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° ottobre 2011. Tuttavia i punti 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 e 13 dell'allegato si applicano a decorrere dal 1° ottobre 2012 e i punti 7.2, 7.3 e 7.5 a decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 dicembre 2009.

Per la Commissione

Il Presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO

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

1. MODIFICHE AL CAPITOLO I (DEFINIZIONI)

1.1 La definizione f) è sostituita dalla seguente:

«f) “calibratura”: l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo da conservare nei dati memorizzati. Tali parametri comprendono l'identificazione del veicolo (VIN, VRN e Stato membro di immatricolazione) e le caratteristiche del veicolo [w, k, l, dimensioni dei pneumatici, regolazione del limitatore di velocità (se applicabile), ora corrente (UTC), valore corrente dell'odometro].

Qualsiasi aggiornamento o conferma esclusivamente dell'ora UTC sono considerati regolazione dell'ora e non calibratura, purché ciò non sia in contrasto con il requisito 256.

La calibratura di un apparecchio di controllo richiede l'impiego di una carta dell'officina;»

1.2 La definizione l) è sostituita dalla seguente:

«l) “carta dell'azienda”:

una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro al proprietario o detentore di veicoli muniti di apparecchio di controllo;

la carta dell'azienda identifica l'impresa e consente la visualizzazione, il trasferimento e la stampa dei dati memorizzati nell'apparecchio di controllo su cui tale impresa ha attivato un blocco o su cui nessuna impresa ha attivato un blocco»

1.3 La definizione s) è sostituita dalla seguente:

«s) “trasferimento”:

la copia, unitamente alla firma digitale, di una parte o di una serie completa di file di dati registrati nella memoria di dati del veicolo o nella memoria della carta tachigrafica necessari per accertare la conformità con le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006.

I costruttori delle unità elettroniche di bordo (tachigrafo digitale) e i costruttori di apparecchiature destinate al trasferimento di file di dati adottano tutti i provvedimenti ragionevoli per garantire che il trasferimento dei dati in questione avvenga in modo da causare ritardi minimi all'attività delle aziende di trasporto o dei conducenti.

Il trasferimento non deve alterare o cancellare i dati memorizzati. Il trasferimento del file relativo alla velocità può non essere necessario per stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 561/2006, ma può essere usato per altri scopi, ad esempio per accertare le cause di un incidente.»

1.4 Nella nota a piè di pagina 1) alle definizioni «n» e «p» è aggiunto il seguente paragrafo:

«Ai fini del calcolo del periodo di guida continuo e del periodo cumulato di interruzione si possono utilizzare metodi alternativi per sostituire le presenti definizioni qualora esse risultino superate a seguito di modifiche di altri atti legislativi pertinenti.».

2. MODIFICHE AL CAPITOLO II (CARATTERISTICHE GENERALI)

2.1 Dopo il requisito 001 è inserito il seguente nuovo requisito:

«**Requisito 001 bis** L'interfaccia tra il sensore di movimento e le unità di bordo deve essere conforme alla norma ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006».

2.2 Il requisito 010 è modificato come segue:

— il terzo trattino è soppresso;

— l'ultimo trattino è sostituito dal seguente:

«La funzione di trasferimento dati non è disponibile nel modo funzionamento (fatto salvo quanto disposto dal requisito 150) fatta eccezione per il trasferimento dei dati di una carta del conducente quando nessun'altra carta è inserita nell'unità elettronica di bordo.»

- 2.3 Il testo del secondo trattino del requisito 011 è sostituito dal seguente:

«— nel modo azienda i dati relativi al conducente (requisiti 081, 084 e 087) possono essere estratti soltanto per i periodi per cui non esista un blocco o nessun'altra impresa (identificata dai primi 13 caratteri del numero di carta dell'azienda) ne abbia attivato uno.»

3. MODIFICHE AL CAPITOLO III (FUNZIONI E REQUISITI)

- 3.1 Dopo il requisito 019 è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 019 bis** Al fine di individuare una manipolazione dei dati di movimento, le informazioni provenienti dal sensore di movimento devono essere confermate da informazioni sul movimento del veicolo provenienti da una o più fonti indipendenti dal sensore di movimento.»

- 3.2 Il requisito 028 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 028** La data e l'ora UTC sono usate per datare tutti i dati dell'apparecchio di controllo (registrazioni, scambio di dati) e per tutti i documenti stampati di cui all'appendice 4 "Documenti stampati"»

- 3.3 Il requisito 029 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 029** Al fine di visualizzare l'ora locale, è possibile regolare l'ora visualizzata in intervalli di mezz'ora. Non sono possibili altre regolazioni diverse dai multipli positivi o negativi della mezz'ora.»

- 3.4 Il requisito 040 è soppresso.

- 3.5 I requisiti 038, 041 e 042 sono sostituiti dai seguenti:

«**Requisito 038** Il primo cambio di attività verso RIPOSO o DISPONIBILITÀ che si verifica entro 120 secondi dalla selezione automatica di LAVORO dovuta all'arresto del veicolo si considera avvenuto al momento dell'arresto del veicolo (annullando eventualmente la selezione di LAVORO).»

«**Requisito 041** Dato un intervallo di un minuto, se GUIDA è registrata come attività del minuto immediatamente precedente e del minuto immediatamente successivo, l'intero minuto viene considerato come GUIDA.»

«**Requisito 042** Dato un intervallo di un minuto non considerato come GUIDA in base al precedente requisito 041, l'intero minuto viene considerato come attività dello stesso tipo di quella continua di maggiore durata verificatasi entro tale minuto (o, nel caso di più attività di pari durata, dell'ultima di esse).»

- 3.6 I requisiti 050, 050 bis e 050 ter sono sostituiti dai seguenti:

«**Requisito 050** I luoghi in cui iniziano e/o terminano i periodi di lavoro giornalieri devono poter essere immessi mediante comandi dei menu. Se durante un intervallo di un minuto viene immesso più di uno di tali dati, viene conservata esclusivamente la registrazione dell'ultima immissione di inizio e dell'ultima immissione di fine effettuate in tale intervallo.»

«**Requisito 50 bis** All'atto dell'inserimento della carta del conducente (o dell'officina), ed esclusivamente in tale momento, l'apparecchio di controllo consente l'immissione manuale di attività. L'immissione manuale è possibile, se richiesta, all'atto del primo inserimento di una carta del conducente (o dell'officina) preventivamente inutilizzata.

L'immissione manuale di attività deve essere effettuata utilizzando l'ora locale e valori di data del fuso orario (regolazione UTC) fissati per l'unità elettronica del veicolo.

Al momento di inserire una carta del conducente o dell'officina il titolare della carta vedrà comparire le seguenti informazioni:

— la data e l'ora dell'ultima estrazione della carta;

— facoltativamente: la regolazione dell'ora locale fissata per l'unità elettronica del veicolo.

L'immissione di attività è possibile ma è soggetta alle seguenti restrizioni:

— i tipi di attività sono: LAVORO, DISPONIBILITÀ e INTERRUZIONE/RIPOSO;

— le ore di inizio e di fine per ciascuna attività devono rientrare esclusivamente nel periodo compreso tra l'ultima estrazione della carta e l'inserimento della carta in corso.

Non è consentita la sovrapposizione reciproca nel tempo di tali attività.

La procedura di immissione manuale dei dati sulle attività deve comprendere tutte le fasi consecutive necessarie per inserire, per ciascuna attività, il tipo, l'ora di inizio e l'ora di fine. Per ogni parte del periodo compreso tra l'ultima estrazione della carta e l'inserimento della carta in corso, il titolare della carta ha la possibilità di non dichiarare alcuna attività.

Nel corso dell'immissione manuale di attività correlate all'inserimento della carta il titolare della carta, se del caso, ha la possibilità di indicare:

- il luogo in cui si è concluso il precedente periodo giornaliero di lavoro associato all'ora corrispondente (se non inserito al momento dell'ultima estrazione della carta);
- il luogo in cui ha inizio il periodo giornaliero di lavoro in corso associato all'ora corrispondente.

Se viene inserito un luogo, l'informazione è registrata nella carta tachigrafica.

Le immissioni manuali sono interrotte:

- in caso di estrazione della carta; oppure
- se il veicolo è in movimento e la carta è inserita nel lettore (slot) riservato al conducente.

Sono consentite ulteriori interruzioni, ad esempio dopo un periodo di inattività dell'utente. In caso di interruzione delle immissioni manuali, l'apparecchio di controllo convalida tutte le indicazioni complete di luogo e attività già inserite (che indichino senza ambiguità un luogo e un'ora o un tipo di attività e un'ora di inizio e di fine).

Qualora venga inserita una seconda carta del conducente o dell'officina mentre è in corso l'immissione manuale di dati di attività relative alla carta precedentemente inserita, tale immissione manuale può essere completata prima che abbia inizio l'immissione manuale dei dati relativi alla seconda carta.

Il titolare della carta ha la possibilità di effettuare l'immissione manuale di dati secondo la seguente procedura minima:

immissione manuale di attività in ordine cronologico per il periodo compreso tra l'ultima estrazione della carta e l'inserimento in corso.

L'inizio della prima attività è fissato al momento dell'estrazione della carta. Per ciascuna immissione di dati successiva l'ora di inizio deve essere fissata in modo da seguire immediatamente l'ora di fine dell'immissione di dati precedente. Per ciascuna attività devono essere selezionati il tipo e l'ora di fine.

La procedura è completata quando l'ora in cui termina un'attività inserita manualmente corrisponde all'ora di inserimento della carta. L'apparecchio di controllo può quindi consentire facoltativamente al titolare della carta di modificare ogni attività inserita manualmente, fino alla conferma mediante un apposito comando. Successivamente tali modifiche non sono più consentite.»

«**Requisito 50 ter** L'apparecchio di controllo deve consentire al conducente di inserire, in tempo reale, le due condizioni particolari seguenti:

“ESCLUSO DAL CAMPO DI APPLICAZIONE” (inizio, fine)

“ATTRAVERSAMENTO MEDIANTE TRAGHETTO/TRENO”

Un “ATTRAVERSAMENTO MEDIANTE TRAGHETTO/TRENO” non può verificarsi se è stata aperta la condizione “ESCLUSO DAL CAMPO DI APPLICAZIONE”

La condizione “ESCLUSO DAL CAMPO DI APPLICAZIONE” aperta deve essere chiusa automaticamente dall'apparecchio di controllo se viene inserita o estratta una carta del conducente.

Una condizione “ESCLUSO DAL CAMPO DI APPLICAZIONE” aperta impedisce i seguenti avvisi e anomalie:

- guida in assenza di una carta adeguata;
- avvisi relativi al periodo di guida continuo.»

3.7 Il requisito 065 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 065** Questa anomalia si attiva ad ogni superamento della velocità autorizzata. Il presente requisito si applica esclusivamente ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 o N3, quali definite all'allegato II della direttiva 2007/46/CE che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.»

3.8 Dopo il requisito 067 è inserito il seguente testo

«9.9 bis. Anomalia “dati contrastanti sul movimento del veicolo”

Requisito 067 bis Questa anomalia si attiva quando una misurazione della velocità zero è contraddetta da un'informazione sul movimento proveniente da almeno una fonte indipendente per un periodo di tempo ininterrotto superiore a un minuto

Requisito 067 ter Se l'unità elettronica di bordo è in grado di ricevere o elaborare valori della velocità provenienti da una fonte esterna indipendente di informazione sul movimento, l'anomalia può inoltre attivarsi se tali valori di velocità contraddicono in modo significativo per più di un minuto quelli elaborati a partire dal segnale di velocità inviato dal sensore di movimento».

3.9 Al requisito 094 dopo l'anomalia «errore dei dati di movimento» è inserita la seguente voce:

Dati contrastanti sul movimento del veicolo	— l'anomalia di maggiore durata per ciascuno degli ultimi 10 giorni in cui si è verificata — le 5 anomalie di maggiore durata nel corso degli ultimi 365 giorni	— data e ora di inizio dell'anomalia, — data e ora di fine dell'anomalia, — tipo di carta, numero e Stato membro di rilascio di tutte le carte inserite all'inizio e/o alla fine dell'anomalia, — numero di anomalie simili nel giorno in questione.
---	--	---

3.10 Il requisito 104 è sostituito dal seguente:

«Requisito 104 L'apparecchio di controllo registra e memorizza nella sua memoria i dati seguenti relativi agli ultimi 255 blocchi di un'azienda:

- data e ora di attivazione blocco;
- data e ora di disattivazione blocco;
- numero di carta dell'azienda e Stato membro di rilascio della carta;
- nome e indirizzo dell'impresa.

dati precedentemente bloccati mediante un blocco rimosso dalla memoria a seguito del raggiungimento dei limiti di cui sopra sono considerati non bloccati».

3.11 Dopo il requisito 109 bis, è inserito il seguente requisito:

«Requisito 109 ter L'anomalia “dati contrastanti sul movimento del veicolo” non viene registrata sulle carte del conducente o dell'officina.»

3.12 Il requisito 114 bis è sostituito dal seguente:

«Requisito 114 bis Il dispositivo di visualizzazione deve gestire i caratteri specificati nell'appendice 1, capitolo 4, “Insiemi di caratteri” Il dispositivo di visualizzazione può usare caratteri semplificati (ad es., le lettere accentate possono apparire senza l'accento, o le lettere minuscole possono apparire come maiuscole).».

3.13 Il requisito 121 è sostituito dal seguente:

«Requisito 121 In assenza di altre informazioni da visualizzare, l'apparecchio di controllo visualizza, nell'impostazione predefinita, le seguenti informazioni:

- l'ora locale (risultante dall'ora UTC, con regolazione effettuata dal conducente);
- la modalità di funzionamento;
- l'attività in corso del conducente e del secondo conducente.

Informazioni relative al conducente:

- se l'attività in corso è GUIDA, il periodo di guida continuo in corso e il periodo cumulato di interruzione in corso;

— se l'attività in corso non è GUIDA, la durata di tale attività (a partire dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso.»

3.14 Il requisito 127 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 127** Deve essere possibile visualizzare selettivamente, a richiesta:

- la data e l'ora UTC e la regolazione dell'ora locale;
- il contenuto di ciascuno dei sei documenti stampati nello stesso formato dei documenti stessi;
- il periodo di guida continuo e il periodo cumulato di interruzione del conducente;
- il periodo di guida continuo e il periodo cumulato di interruzione del secondo conducente;
- il periodo di guida cumulato del conducente relativo alla settimana in corso e a quella precedente;
- il periodo di guida cumulato del secondo conducente relativo alla settimana in corso e a quella precedente.

Facoltativamente:

- la durata dell'attività del secondo conducente (a partire dal momento in cui è stata selezionata);
- il periodo di guida cumulato del conducente relativo alla settimana in corso;
- il periodo di guida cumulato del conducente relativo al giorno di lavoro in corso;
- il periodo di guida cumulato del secondo conducente relativo al giorno di lavoro in corso.»

3.15 Il requisito 133 *bis* è sostituito dal seguente:

«**Requisito 133 bis** La stampante deve poter stampare i caratteri specificati nell'appendice 1, capitolo 4, "Insiemi di caratteri".»

3.16 Il requisito 136 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 136** La carta usata per la stampa deve recare il marchio di omologazione pertinente e l'indicazione del tipo o dei tipi di apparecchio di controllo con cui può essere utilizzata.»

3.17 Dopo il requisito 136 è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 136 bis** I documenti stampati devono rimanere chiaramente leggibili e identificabili in condizioni normali di conservazione, per quanto riguarda l'intensità luminosa, l'umidità e la temperatura, per almeno due anni.

Requisito 136 ter La carta usata per la stampa deve essere quantomeno conforme alle specifiche di prova riportate nel sito web del laboratorio incaricato di effettuare le prove di interoperabilità, come indicato nel requisito 278.

Requisito 136 quater Qualsiasi modifica o aggiornamento delle specifiche di cui al precedente paragrafo possono essere apportati soltanto dopo che il laboratorio incaricato abbia consultato il costruttore del tachigrafo digitale omologato dell'unità elettronica di bordo nonché le autorità che hanno rilasciato l'omologazione.»

3.18 Il requisito 141 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 141** L'apparecchio di controllo invia un segnale di avviso al conducente 15 minuti prima del superamento del periodo massimo di guida continuo consentito e al momento in cui tale limite viene superato.»

3.19 Il requisito 145 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 145** In quest'ultimo caso devono recare il simbolo "T"»

3.20 Dopo il requisito 161, è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 161 bis** I sensori di movimento:

— reagiscono a un campo magnetico che ostacola il rilevamento dei dati di movimento del veicolo. In queste circostanze l'unità elettronica di bordo del veicolo registra e memorizza un guasto del sensore (requisito 070), oppure,

dispongono di un elemento di rilevazione protetto dai campi magnetici o immune agli stessi.»

4. MODIFICHE AL CAPITOLO V (MONTAGGIO)

4.1 Al requisito 239 viene aggiunta la seguente frase:

«La consegna di parti dell'apparecchio di controllo aventi attinenza con la sicurezza può essere limitata se necessario durante la certificazione della sicurezza.».

4.2 Il requisito 243 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 243** I costruttori di veicoli o i montatori procedono all'attivazione dell'apparecchio di controllo montato sul veicolo al più tardi prima che esso sia adibito agli usi previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006.».

4.3 I requisiti 248 e 249 sono sostituiti dai seguenti:

«**Requisito 248** Dopo il montaggio occorre procedere alla calibratura. La prima calibratura non deve necessariamente includere l'inserimento del numero di immatricolazione del veicolo (VRN) qualora esso non sia noto all'officina autorizzata che procede alla calibratura. In queste circostanze, ed esclusivamente in tale momento, il proprietario del veicolo può inserire il VRN utilizzando la carta dell'azienda prima di adibire il veicolo agli usi previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006 (ad esempio utilizzando i comandi mediante una struttura di menù appropriata dell'interfaccia uomo-macchina dell'unità elettronica di bordo del veicolo) ⁽¹⁾. L'aggiornamento o la conferma di tali dati sono possibili esclusivamente utilizzando una carta dell'officina.

Requisito 249 Una targhetta di montaggio chiaramente visibile viene apposta sull'apparecchio di controllo in un punto facilmente visibile e accessibile dopo la verifica in sede di primo montaggio. Nei casi in cui ciò non sia possibile la targhetta viene affissa in posizione facilmente visibile sul montante "B" del veicolo. Nel caso dei veicoli sprovvisti di montante "B" a targhetta di montaggio viene apposta sul telaio della portiera dal lato del conducente del veicolo e deve essere chiaramente visibile in tutti i casi.

Dopo ogni intervento da parte di un montatore o di un'officina autorizzata deve essere apposta una nuova targhetta in sostituzione della precedente».

4.4 Requisito 250. Il sesto trattino è sostituito dal seguente:

«data in cui sono stati misurati il coefficiente caratteristico del veicolo e la circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote»

4.5 Dopo il requisito 250, è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 250 bis** Esclusivamente per i veicoli delle classi M1 e N1 provvisti di adattatore conformemente al regolamento (CE) n. 68/2009 ⁽²⁾, e qualora non sia possibile indicare tutte le informazioni necessarie, come indicato nel requisito 250, può essere utilizzata una (seconda) targhetta aggiuntiva. In questi casi la targhetta aggiuntiva deve recare le informazioni di cui ai quattro ultimi trattini del requisito 250.

La targhetta aggiuntiva, se utilizzata, deve essere apposta a fianco o vicino alla targhetta principale, di cui al requisito 250, e deve avere lo stesso livello di protezione. La seconda targhetta, inoltre, deve recare il nome, l'indirizzo o la denominazione commerciale del montatore o dell'officina autorizzati che hanno effettuato il montaggio, nonché la data di quest'ultimo».

5. MODIFICHE AL CAPITOLO VI (CONTROLLI)

5.1 Il requisito 257 è modificato come segue:

⁽¹⁾ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 21 del 24.1.2009, pag. 3.

Il quarto trattino è sostituito dal seguente «—che siano apposte la targhetta di montaggio, quale definita dal requisito 250, e la targhetta segnaletica, quale definita dal requisito 169» ed è aggiunto il seguente trattino: «—che l'apparecchio non sia collegato ad alcun dispositivo di manipolazione».

5.2 Dopo il requisito 257 è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 257 bis** Se dopo l'ultimo controllo viene constatata una delle anomalie elencate al capitolo III, sezione 9 (Rilevamento di anomalie e/o guasti), e qualora i costruttori del tachigrafo e/o le autorità nazionali ritengano che essa possa comportare rischi per la sicurezza dell'apparecchio, l'officina:

- a) mette a confronto i dati di identificazione del sensore di movimento collegato alla scatola del cambio con quelli del sensore di movimento registrati nell'unità elettronica di bordo ad esso accoppiata;
- b) verifica se le informazioni registrate sulla targhetta di montaggio corrispondono a quelle contenute nell'unità elettronica di bordo;
- c) verifica se il numero di serie e il numero di omologazione del sensore di movimento, se stampati sul corpo del sensore stesso, corrispondono alle informazioni contenute nell'unità elettronica di bordo del veicolo.

Requisito 257 ter Nelle relazioni di controllo le officine devono indicare gli eventuali casi di rimozione dei sigilli o di presenza di dispositivi di manipolazione. Le officine devono conservare tali relazioni per almeno due anni e metterle a disposizione delle autorità competenti ogniqualevolta quest'ultime ne facciano richiesta».

6. MODIFICHE AL CAPITOLO VII (RILASCIO DELLA CARTA)

6.1 Dopo il requisito 268 è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 268 bis** Gli Stati membri si scambiano reciprocamente dati in formato elettronico per accertarsi che la carta tachigrafica del conducente da essi rilasciata esista in un unico esemplare.

Le autorità competenti degli Stati membri possono inoltre scambiarsi dati in formato elettronico quando effettuano controlli delle carte del conducente su strada o nelle sedi delle imprese al fine di verificare la condizione della carta e che essa esista in esemplare unico.»

7. MODIFICHE AL CAPITOLO VIII (OMOLOGAZIONE)

7.1 Nella sezione 1, Condizioni generali, una nuova frase è aggiunta a primo paragrafo:

«Tutti i costruttori di unità elettroniche di bordo possono chiedere l'omologazione dei loro componenti con tutti i tipi di sensore di movimento, e viceversa, purché ciascun componente sia conforme al requisito 001 bis».

7.2 Dopo il requisito 274, è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 274 bis** Nei casi eccezionali in cui le autorità nazionali di certificazione della sicurezza rifiutino di certificare apparecchiature nuove a causa del carattere superato dei meccanismi di sicurezza, l'omologazione continua a essere concessa solo in questa circostanza specifica ed eccezionale e qualora non esistano soluzioni alternative in conformità del presente regolamento.

Requisito 274 ter In questi casi gli Stati membri interessati informano sollecitamente la Commissione europea che, entro 12 mesi civili dal rilascio dell'omologazione, avvia una procedura per accertare che la sicurezza sia stata ripristinata ai livelli originali.»

7.3 Dopo il requisito 275, è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 275 bis** I costruttori forniscono i pertinenti campioni dei prodotti omologati e la relativa documentazione ai laboratori incaricati di eseguire le prove funzionali entro un mese dalla presentazione di una richiesta in tal senso. Gli eventuali costi sono a carico dei soggetti che hanno presentato la richiesta. I laboratori sono tenuti a trattare con riservatezza le informazioni sensibili sotto il profilo commerciale.»

7.4 Dopo il requisito 277, è inserito il seguente requisito:

«**Requisito 277 bis** Il certificato funzionale di tutti i componenti dell'apparecchio di controllo deve indicare inoltre i numeri di omologazione di tutti gli altri componenti dell'apparecchio di controllo compatibili omologati.»

- 7.5 Il requisito 281 è sostituito dal seguente:

«**Requisito 281** Ad eccezione delle circostanze eccezionali di cui al requisito 274 *bis*, i laboratori non effettuano prove di interoperabilità sugli apparecchi di controllo o carte tachigrafiche sprovvisti di certificato di sicurezza e di funzionalità.»

8. **MODIFICHE ALL'APPENDICE 1 (DIZIONARIO DI DATI)**

- 8.1 Il punto 2.2 è sostituito dal seguente:

«2.2 **Address**

Un indirizzo.

Address: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

address OCTET STRING (SIZE(35))

}

codePage specifica una serie di caratteri quali definiti nel capitolo 4,

address è un indirizzo codificato usando la serie specifica di caratteri».

- 8.2 Al punto 2.54, la linea« 0A" H to "0F" H RFU,» è sostituita dalla seguente:

«0A" H Dati contrastanti sul movimento del veicolo,

"0B " to H "0F" H RFU,»

- 8.3 Il punto 2.70 è sostituito dal seguente:

«2.70 **Name:**

Un nome.

Name: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

name OCTET STRING (SIZE(35))

}

codePage specifica una serie di caratteri quali definiti nel capitolo 4,

name è un nome codificato usando la serie specifica di caratteri».

- 8.4 Il punto 2.114 è sostituito dal seguente:

«2.114 **VehicleRegistrationNumber**

Numero di immatricolazione del veicolo (VRN). Il numero di immatricolazione è assegnato dall'autorità competente.

VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

vehicleRegNumber OCTET STRING (SIZE(13))

}

codePagespecifica una serie di caratteri quali definiti nel capitolo 4,

vehicleRegNumber è un VRN codificato usando la serie specifica di caratteri.

Assegnazione valore: a cura del paese.».

- 8.5 L'ultimo paragrafo del capitolo 4 è sostituito dal seguente testo:

«Altre stringhe di caratteri (Address, Name, VehicleRegistrationNumber) utilizzano anche i caratteri definiti dai codici dei caratteri decimali 161 – 255 del seguente insieme standard di caratteri a 8 bit, specificati dal loro numero di pagina di codice:	Pagina di codice (Decimale)
Insieme standard di caratteri	
ISO/IEC 8859-1 Latino-1 Europa occidentale	1
ISO/IEC 8859-2 Latino-2 Europa centrale	2
ISO/IEC 8859-3 Latino-3 Europa meridionale	3
ISO/IEC 8859-5 Latino/Cirillico	5
ISO/IEC 8859-7 Latino/Greco	7
ISO/IEC 8859-9 Latino-5 Turco	9
ISO/IEC 8859-13 Latino-7 Baltico	13
ISO/IEC 8859-15 Latino-9	15
ISO/IEC 8859-16 Latino-10 Europa sudorientale	16
KOI8-R Latino/Cirillico	80
KOI8-U Latino / Cirillico	85»

- 8.6 Nel capitolo 2 il punto 2.67 è sostituito dal seguente:

«2.67 ManufacturerCode

Codice che identifica il costruttore di un apparecchio omologato.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

Il laboratorio competente per le prove di interoperabilità mantiene e pubblica sul proprio sito web l'elenco dei codici dei costruttori (requisito 290).

I numeri ManufacturerCodes sono assegnati in via provvisoria ai progettisti di tachigrafi su richiesta del laboratorio responsabile delle prove di interoperabilità.».

- 8.7 Il punto 2.71 è sostituito dal seguente:

«2.71 NationAlpha

Codice alfabetico del paese conforme ai segni distintivi usati sui veicoli nel traffico internazionale (Convenzione delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale – Vienna 1968).

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

I codici NationAlpha e numerici devono figurare in un elenco pubblicato nel sito web del laboratorio incaricato di effettuare le prove di interoperabilità, come previsto dal requisito 278».

- 8.8 Il punto 2.72 è sostituito dal seguente:

«2.72 NationNumeric

Codice numerico di un paese.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Assegnazione valore: cfr. tipo di dati 2.71 (NationAlpha)

Qualsiasi modifica delle specifiche NationAlpha o numeriche descritte nel precedente paragrafo possono essere apportate soltanto dopo che il laboratorio incaricato abbia ottenuto il parere dei costruttori del tachigrafo digitale omologato.»

9. MODIFICHE ALL'APPENDICE 3 (PITTOGRAMMI)

9.1 Il requisito PIC_001 è sostituito dal seguente:

«PIC_001 L'apparecchio di controllo può usare facoltativamente i pittogrammi e le combinazioni di pittogrammi seguenti (o pittogrammi e combinazioni di pittogrammi sufficientemente simili da essere identificati senza ambiguità con essi).»:

9.2 Punto 2, al sottopunto «Anomalie»: è aggiunto il seguente pittogramma:

«  Dati contrastanti sul movimento del veicolo»

10. MODIFICHE ALL'APPENDICE 4 (DOCUMENTI STAMPATI)

10.1 Il requisito PRT_006 di cui al punto 2, Specifiche dei blocchi di dati, è sostituito dal seguente:

«PRT_006 I documenti stampati usano i blocchi e/o le registrazioni di dati sotto riportati, in base ai significati e formati seguenti:

Numero di blocco o di registrazione
Significato

Formato dei dati

1 **Data e ora in cui è stampato il documento.**

 dd/mm/yyyy hh:mm (UTC)

2 **Tipo di documento stampato**

Identificazione di blocco

Combinazione di pittogrammi stampati (cfr app. 3), regolazione del limitatore di velocità (esclusivamente documento stampato dei superamenti di velocità)

 Picto xxx km/h

3 **Identificazione del titolare della carta**

Identificazione di blocco P= pittogramma individuale

Cognome del titolare della carta

Eventuale nome o nomi del titolare della carta

Identificazione della carta

Data di scadenza della carta (se applicabile)

 -P-
P Cognome _____
Nome _____
Identificazione_Carta _____
gg/mm/aaaa

Una carta di tipo non personale su cui non figuri il cognome del titolare deve riportare il nome dell'impresa o dell'officina o dell'organismo di controllo.

4 **Identificazione del veicolo**

Identificazione di blocco

VIN

Stato membro di immatricolazione e VRN

 
Nat/VRN _____

5 **Identificazione della VU**

Identificazione di blocco

Nome del costruttore della VU

Codice componente della VU

-----  -----
 VU_Costruttore_____
VU_Codice_Componente _____

6 **Ultima calibratura dell'apparecchio di controllo**

Identificazione di blocco

Nome dell'officina

Identificazione della carta dell'officina

Data della calibratura

-----  -----
 Nome _____
Identificazione_Carta _____
 gg/mm/aaaa

7 **Ultimo controllo (da parte di un agente incaricato)**

Identificazione di blocco

Identificazione della carta dell'agente

Data, ora e tipo di controllo

Tipo di controllo: fino a quattro pittogrammi. Il tipo di controllo può corrispondere a uno dei pittogrammi seguenti o a una combinazione degli stessi:

: Trasferimento dei dati della carta : Trasferimento dei dati dell'unità elettronica di bordo : Stampa,
: Visualizzazione

-----  -----
Identificazione_Carta _____
 gg/mm/yyyy hh:mm pppp

8 **Attività del conducente registrate sulla carta in ordine cronologico**

Identificazione di blocco

Data di consultazione (giorno di calendario oggetto del documento stampato) +
 contatore di presenza giornaliera della carta

-----  -----
gg/mm/aaaa xxx

8a *Condizione* escluso dal campo di applicazione all'inizio del giorno in questione
 (lasciare in bianco se non è aperta una tale condizione)

----- OUT -----

8.1 *Periodo in cui la carta non è stata inserita*

8.1a Identificazione di registrazione (inizio del periodo)

8.1b *Periodo sconosciuto* Ora di inizio, durata8.1c *Attività inserita manualmente*

Pittogramma di attività, ora di inizio, durata

-----  -----
 hh:mm hhhmm
A: hh:mm hhhmm

8.2 *Inserimento della carta nel lettore (slot) S*

Identificazione di registrazione; S = pittogramma del lettore

Stato membro di immatricolazione del veicolo e VRN

Valore dell'odometro del veicolo all'atto dell'inserimento della carta

-----S-----
 Nat/VRN _____
x xxx xxx km

8.3 Attività (nel momento in cui è stata inserita la carta)

Pittogramma di attività, ora di inizio, durata, situazione dell'equipaggio (pittogramma dell'equipaggio se EQUIPAGGIO, spazio bianco se SINGOLO).

A: hh:mm hh:mm 

8.3a Condizione specifica Ora di immissione, pittogramma della condizione specifica (o combinazione di pittogrammi).

hh:mm - - - pppp - - -

8.4 Estrazione della carta

Odometro del veicolo e distanza percorsa dall'ultimo inserimento della carta per il quale è noto l'odometro

x xxx xxx km; x xxx km

9 Attività del conducente registrate nell'apparecchio di controllo (VU) per lettore e in ordine cronologico

Identificazione di blocco

Data di consultazione (giorno di calendario oggetto del documento stampato)

Odometro del veicolo alle 00:00 e 24:00

- - - - -  - - - - -
gg/mm/aaaa
x xxx xxx - x xxx xxx km

10 Attività registrate nel lettore S

Identificazione di blocco

10a Condizione "escluso dal campo di applicazione all'inizio del giorno in questione" (lasciare in bianco se non è aperta una tale condizione)

- - - - - -S- - - - -
- - - - - -OUT- - - - -

10.1 Periodo in cui nessuna carta è inserita nel lettore S

Identificazione di registrazione

N. della carta inserita

Odometro del veicolo all'inizio del periodo

- - - - -
 - - -
x xxx xxx km

10.2 Inserimento della carta

Identificazione di registrazione dell'inserimento carta

Cognome del conducente:

Nome del conducente:

Identificazione della carta del conducente

Data di scadenza della carta del conducente

Stato membro di immatricolazione e numero di immatricolazione (VRN) del veicolo precedentemente usato

Data e ora di estrazione della carta dal veicolo precedente

Spazio in bianco

Odometro del veicolo all'atto dell'inserimento della carta, flag dell'immissione manuale delle attività del conducente (M = sì, spazio vuoto = no)

Se la carta del conducente non è stata inserita il giorno per il quale è stata effettuata la stampa del documento, per il blocco 10.2 vengono usati i dati dell'odometro rilevati al momento dell'ultimo inserimento della carta disponibile prima del giorno in questione.

- - - - -
 Cognome _____
Nome _____
Identificazione_Carta _____
gg/mm/aaaa
Nat/VRN _____
gg/mm/aaaa hh:mm
x xxx xxx km M

10.3 Attività

Pittogramma dell'attività, ora di inizio, durata, condizione di guida (pittogramma equipaggio se EQUIPAGGIO, spazio vuoto se SINGOLA)

A ÷ hh:mm hhhmm ☹☹

10.3a Condizione particolare Ora di immissione, pittogramma della condizione specifica (o combinazione di pittogrammi)

hh:mm - - - pppp - - -

10.4 Estrazione della carta o termine del periodo E non inserita

Odometro del veicolo all'atto dell'estrazione della carta o al termine del periodo 'carta non inserita' e distanza percorsa a partire dall'inserimento o dall'inizio del periodo 'carta non inserita'.

x xxx xxx km; x xxx km

11 Riepilogo giornaliero

Identificazione di blocco

- - - - - ☹ - - - - -

11.1 Riepilogo della VU dei periodi senza carta nel lettore (slot) "conducente"

Identificazione di blocco

1 ☹ - - -

11.2 Riepilogo della VU dei periodi senza carta nel lettore (slot) "secondo conducente"

Identificazione di blocco

2 ☹ - - -

11.3 Riepilogo giornaliero della VU per conducente

Identificazione di registrazione

Cognome del conducente

Nome del o dei conducenti

Identificazione della carta del conducente

- - - - -
☹ Cognome _____
Nome _____
Identificazione_Carta _____

11.4 Immissione del luogo in cui inizia e/o termina un periodo di lavoro giornaliero

pi = pittogramma luogo inizio / termine, ora, paese, regione

Odometro

pihh:mm Pae Reg

x xxx xxx km

11.5 Totali attività (contenute in una carta)

Durata totale guida, distanza percorsa

Durata totale lavoro e disponibilità

Durata totale riposo e periodi non noti

Durata totale delle attività dell'equipaggio

☹ hhhmm x xxx km

⌘ hhhmm ☹ hhhmm

⌘ hhhmm ? hhhmm

☹☹ hhhmm

11.6 Totali attività (periodi senza carta nel lettore "conducente")

Durata totale guida, distanza percorsa

⌚ hh:mm x xxx km

Durata totale lavoro e disponibilità

⌚ hh:mm ⌚ hh:mm

Durata totale riposo

⌚ hh:mm

11.7 Totali attività (periodi senza carta nel lettore "secondo conducente")

Durata totale lavoro e disponibilità

⌚ hh:mm ⌚ hh:mm

Durata totale riposo

⌚ hh:mm

11.8 Totali attività (per conducente, compresi entrambi i lettori)

Durata totale guida, distanza percorsa

⌚ hh:mm x xxx km

Durata totale lavoro e disponibilità

⌚ hh:mm ⌚ hh:mm

Durata totale riposo

⌚ hh:mm

Durata totale delle attività dell'equipaggio

⌚ hh:mm

Se si richiede un documento stampato giornaliero per il giorno in corso, le informazioni sul riepilogo giornaliero sono calcolate in base ai dati disponibili al momento della stampa.

12 Anomalie e/o guasti memorizzati in una carta

12.1 Identificazione di blocco ultimi cinque Anomalie e guasti registrati sulla carta

- - - - - !⌚ - - - - -

12.2 Identificazione di blocco per tutte le Anomalie registrate sulla carta

- - - - - !⌚ - - - - -

12.3 Identificazione di blocco per tutti i Guasti registrati sulla carta

- - - - - !⌚ - - - - -

12.4 Registrazione di anomalie e/o guasti

Identificazione di registrazione

- - - - -

Pittogramma anomalia/guasto, scopo della registrazione, data e ora di inizio

Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm

Codice aggiuntivo anomalia/guasto (se presente), durata

! xx hh:mm

Stato membro di immatricolazione e VRN del veicolo in cui si è verificata l'anomalia o il guasto

⌚ Nat/VRN _____

13 Anomalie e/o guasti memorizzati o in corso nella VU

13.1 Identificazione di blocco degli ultimi cinque Anomalie e guasti registrati nella VU

- - - - - !⌚ - - - - -

13.2 Identificazione di blocco di tutte le Anomalie registrate o in corso in una VU

- - - - - !⌚ - - - - -

- 13.3 Identificazione di blocco di tutti i Guasti memorizzati o in corso in una VU

-----**A**-----

- 13.4 *Registrazione di anomalie e/o guasti*

Identificazione di registrazione

Pittogramma anomalia/guasto, scopo della registrazione, data e ora di inizio

Codice aggiuntivo anomalia/guasto (se presente), numero di anomalie analoghe nel giorno in questione, durata

Identificazione delle carte inserite all'inizio o al termine dell'anomalia o guasto (massimo 4 righe senza ripetere gli stessi numeri di carta)

Caso in cui non era inserita alcuna carta

Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm

! xx (xxx) hhmm

Identificazione_Carta

Identificazione_Carta

Identificazione_Carta

Identificazione_Carta

■ - -

Lo scopo della registrazione (p) è un codice numerico che spiega il motivo della registrazione dell'anomalia o del guasto, codificato in base all'elemento di dati EventFaultRecordPurpose.

- 14 **Identificazione della VU**

Identificazione di blocco

Nome del costruttore della VU

Indirizzo del costruttore della VU

Codice componente della VU

Numero di omologazione della VU

Numero di serie della VU

Anno di fabbricazione della VU

Versione software della VU e data di installazione

-----**B**-----

B Nome _____

Indirizzo _____

CodiceComponente _____

Omolog _____

N/S _____

aaaa

V xxxx dd/mm/yyyy

- 15 **Identificazione del sensore**

Identificazione di blocco

Numero di serie del sensore

Numero di omologazione del sensore

Data del primo montaggio del sensore

-----**IL**-----

IL N/S _____

Omolog _____

gg/mm/aaaa»

10.2 Il punto 3.1 «Stampa giornaliera delle attività del conducente contenute nella carta» è sostituito dal seguente:

«3.1 Stampa giornaliera delle attività del conducente contenute nella carta

PRT_007 Il documento stampato giornaliero delle attività del conducente contenute nella carta deve rispettare il formato seguente:

1	Data e ora di stampa del documento
2	Tipo di documento
3	Identificazione dell'agente incaricato del controllo (se nella VU è inserita una carta di controllo)
3	Identificazione del conducente (dalla carta cui si riferisce il documento stampato)
4	Identificazione del veicolo (veicolo da cui si ottiene il documento stampato)

5	Identificazione della VU (VU da cui si ottiene il documento stampato)
6	Ultima calibratura di questa VU
7	Ultimo controllo cui è stato sottoposto il conducente
8	Delimitatore delle attività del conducente
8a	Condizione "escluso dal campo di applicazione" all'inizio del giorno in questione
8.1a / 8.1b / 8.1c / 8.2 / 8.3 / 8.3a / 8.4	Attività del conducente in ordine cronologico
11	Delimitatore del riepilogo giornaliero
11.4	Luoghi immessi in ordine cronologico
11.5	Totali delle attività
12.1	Anomalie o guasti dal delimitatore della carta
12.4	Registrazione di anomalie/guasti (ultimi 5 anomalie/guasti memorizzati sulla carta)
13.1	Anomalie o guasti dal delimitatore della VU
13.4	Registrazione di anomalie/guasti (ultimi 5 anomalie/guasti memorizzati o in corso sull'apparecchio di controllo)
21.1	Luogo del controllo
21.2	Firma dell'agente incaricato del controllo
21.5	Firma del conducente»

10.3 Il punto 3.2 «Stampa giornaliera delle attività del conducente contenute nella VU» è sostituito dal seguente:

«3.2 Stampa giornaliera delle attività del conducente contenute nella VU

PRT_008 Il documento stampato giornaliero delle attività del conducente contenute nella VU deve rispettare il formato seguente:

1	Data e ora di stampa del documento
2	Tipo di documento
3	Identificazione del titolare della carta (per tutte le carte inserite nella VU)
4	Identificazione del veicolo (veicolo da cui si ottiene il documento stampato)
5	Identificazione della VU (VU da cui si ottiene il documento stampato)
6	Ultima calibratura di questa VU
7	Ultimo controllo di questo apparecchio di controllo
9	Delimitatore delle attività del conducente
10	Delimitatore del lettore "conducente" (slot 1)
10a	Condizione "escluso dal campo di applicazione" all'inizio del giorno in questione
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Attività in ordine cronologico (lettore "conducente")

10	Delimitatore del lettore "secondo conducente" (slot 2)
10a	Condizione "escluso dal campo di applicazione" all'inizio del giorno in questione
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Attività in ordine cronologico (lettore "secondo conducente")
11	Delimitatore del riepilogo giornaliero
11.1	Riepilogo dei periodi senza carta nel lettore "conducente"
11.4	Luoghi immessi in ordine cronologico
11.6	Totali delle attività
11.2	Riepilogo dei periodi senza carta nel lettore "secondo conducente"
11.4	Luoghi immessi in ordine cronologico
11.8	Totali delle attività
11.3	Riepilogo delle attività per un conducente, compresi entrambi i lettori
11.4	Luoghi immessi da tale conducente in ordine cronologico
11.7	Totali delle attività per questo conducente
13.1	Delimitatore di anomalie e guasti
13.4	Registrazione di anomalie/guasti (ultimi 5 anomalie/guasti memorizzati o in corso sull'apparecchio di controllo)
21.1	Luogo del controllo
21.2	Firma dell'agente incaricato del controllo
21.3	Dalle ore (spazio disponibile per consentire a un conducente senza carta di indicare
21.4	Alle ore quali periodi sono pertinenti per lui)
21.5	Firma del conducente»

11. MODIFICHE ALL'APPENDICE 7 (PROTOCOLLI DI TRASFERIMENTO DEI DATI)

11.1 La nota a piè di pagina del punto 2.1 relativa alla procedura di trasferimento dati è sostituita dalla seguente:

«1) L'inserimento della carta determina l'abilitazione degli opportuni diritti di accesso alla funzione di trasferimento e ai dati in questione. È possibile tuttavia trasferire dati da una carta del conducente inserita in uno dei lettori della VU quando nessun'altra carta è inserita nell'altro lettore.»

12. MODIFICHE ALL'APPENDICE 9 (OMOLOGAZIONE — ELENCO DELLE PROVE MINIME PRESCRITTE)

12.1 Al capitolo I, primo comma, è inserita la seguente norma ISO:

«1.2. Riferimenti normativi

SO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Veicoli stradali — Sistemi tachigrafici — Parte 3: interfaccia del sensore di movimento (con le unità elettroniche di bordo del veicolo)».

12.2 Al capitolo II, PROVE FUNZIONALI PER L'UNITÀ ELETTRONICA DI BORDO, il seguente nuovo requisito è aggiunto al punto 3 delle prove funzionali da eseguire:

«3.36 Interfaccia del sensore di movimento, requisiti correlati 001 bis, 099».

12.3 Al capitolo II è aggiunto il seguente nuovo requisito:

«Prova funzionale (VU)

3.37 Verificare che la VU individui, registri e memorizzi le anomalie e/o i guasti definiti dal costruttore della VU quando un sensore del movimento accoppiato reagisce ai campi magnetici che ostacolano il rilevamento dei dati di movimento del veicolo, requisito 161 *bis.*».

12.4 Al capitolo III è aggiunto il seguente nuovo requisito:

Prova funzionale (sensore di movimento)

«3.5 Verificare che il sensore di movimento sia immune ai campi magnetici. In alternativa, verificare che il sensore di movimento reagisca ai campi magnetici che ostacolano il rilevamento dei dati di movimento del veicolo in modo che la VU accoppiata possa individuare, registrare e memorizzare i guasti del sensore, requisito correlato 161 *bis.*».

12.5 Al capitolo III, PROVE FUNZIONALI PER IL SENSORE DI MOVIMENTO, il seguente nuovo requisito è aggiunto al punto 3 delle prove funzionali da eseguire:

«3.4. Interfaccia dell'unità elettronica di bordo, requisito 001 *bis.*».

13. MODIFICHE ALL'APPENDICE 12 (ADATTATORE PER VEICOLI DEL TIPO M1 E N1)

Al capitolo VII, punto 7.2, è aggiunto il seguente nuovo requisito:

«3.3 Verificare che l'adattatore sia immune ai campi magnetici. In alternativa, verificare che l'adattatore reagisca ai campi magnetici che ostacolano il rilevamento dei dati di movimento del veicolo in modo che la VU collegata possa individuare, registrare e memorizzare i guasti del sensore, requisito correlato 161 *bis.*».
