



Trace 2

Applicazione efficiente e armonizzata del Pacchetto Mobilità 1

PREPARATO DA: CORTE, ETF, IRU e consulenti SQUARIS



Versione finale
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
SPOSTARE/2021/OP/0006

PER LA

COMMISSIONE EUROPEA

Direzione generale della Mobilità e dei trasporti

Direzione C - Territorio

Unità C.1 - Trasporto stradale

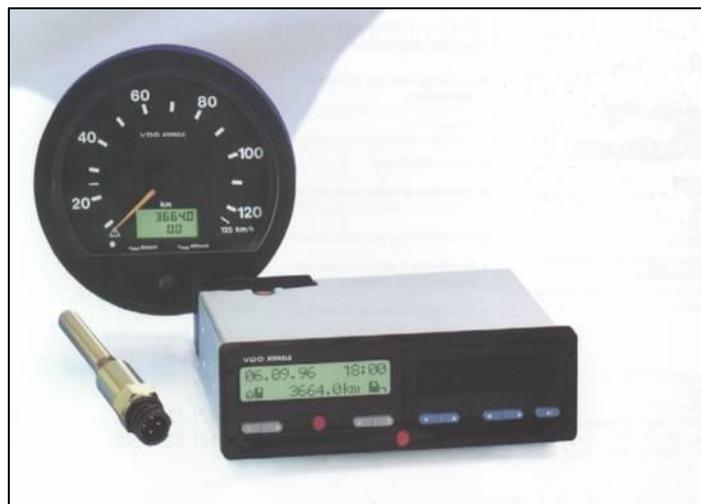
1049 Bruxelles

E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DISCLAIMER - Questo documento è una nota di orientamento e le raccomandazioni qui contenute non sono vincolanti. È stato creato dagli autori in base al contratto numero: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con l'Unione Europea. Le opinioni espresse sono esclusivamente quelle del contraente e non rappresentano la posizione ufficiale dell'autorità contraente.

La versione originale in inglese di questo documento è stata tradotta nella vostra lingua utilizzando un software. Non si tratta di una traduzione ufficiale. In caso di incongruenze, prevarrà la versione originale in inglese del documento.

TRACE 2 Documento di orientamento sull'applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014 - Tachigrafo



Indice dei contenuti

1. Introduzione	1
2. Evoluzione della tecnologia e della terminologia	2
3. Nuove caratteristiche tecniche introdotte nelle versioni 1 e 2 dei tachigrafi intelligenti (G2V1 e G2V2).....	4
4. Dati del monitoraggio tachigrafico a distanza (RTM)	8
5. Registrazione dei luoghi.....	10
5.1 Registrazione della posizione all'inizio e alla fine del periodo di lavoro giornaliero .	10
5.2 Registrazione delle posizioni effettuata da tachigrafi intelligenti	10
5.3 Registrazione della posizione al valico di frontiera	12
6. Guarnizioni.....	14
6.1 Obblighi.....	14
6.1.1 Tachigrafi intelligenti.....	14
6.1.2 Per tachigrafi analogici e digitali di prima generazione.....	14
6.2 Rimozione o rottura di un sigillo da parte di un agente di controllo.....	14
7. Infrazioni	15
Allegato 1 - Nota di orientamento 10 della Commissione europea sulle registrazioni dei passaggi di frontiera nei tachigrafi analogici.	19
Allegato 2 - Nota di orientamento 9 della Commissione europea su un modulo standard per la dichiarazione scritta sulla rimozione o la rottura di un sigillo tachigrafico da parte di un agente di controllo.....	25
Allegato 3 - Evoluzione del testo normativo relativo al tachigrafo: Regolamento (CEE) n. 3821/85 e Regolamento (UE) n. 165/2014.....	29

Abbreviazioni e acronimi

DSRC	Comunicazione dedicata a corto raggio
ERRU	Registri europei delle imprese di trasporto su strada
G1	Tachigrafo digitale di prima generazione
G1V1	Generazione 1 Versione 1 (tachigrafo digitale)
G1V2	Generazione 1 Versione 2 (tachigrafo digitale)
G1V3	Generazione 1 Versione 3 (tachigrafo digitale)
G2	Tachigrafo intelligente (generazione 2 del tachigrafo digitale)
G2V1	Tachigrafo intelligente versione 1 (o tachigrafo digitale generazione 2 versione 1), detto anche "tachigrafo intelligente".
G2V2	Tachigrafo intelligente versione 2 (o tachigrafo digitale di seconda generazione versione 2) denominato anche tachigrafo intelligente
GNSS	Sistema globale di navigazione satellitare
OSNMA	Autenticazione dei messaggi di navigazione del servizio aperto Galileo
REDCR	Lettore di comunicazione per il rilevamento precoce a distanza
RTM	Monitoraggio remoto del tachigrafo
VU	Unità veicolo

Elenco delle tabelle

Tabella 1 - Sintesi dell'evoluzione del tachigrafo	2
Tabella 2 - Sintesi delle caratteristiche tecniche del tachigrafo intelligente	7
Tabella 3: Sintesi dei dati inviati tramite interfaccia DSRC descritti nell'appendice 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799.	9
Tabella 4 - Riepilogo della registrazione della posizione all'inizio e alla fine dei periodi di lavoro giornalieri	10
Tabella 5: Riepilogo delle posizioni effettuate dal tachigrafo intelligente.	12
Tabella 6: Riepilogo delle registrazioni della posizione al valico di frontiera.....	13
Tabella 7: Gruppi di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	18
Tabella 8: Panoramica comparativa del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del regolamento (UE) n. 165/2014.....	34

1. Introduzione

Il presente documento è stato redatto nell'ambito di TRACE 2. L'obiettivo di TRACE 2 è quello di identificare e spiegare i cambiamenti apportati dal *Pacchetto Mobilità 1* (MP1), con particolare attenzione ai cambiamenti che riguardano il lavoro svolto dagli agenti di controllo durante le ispezioni su strada e in azienda. Di conseguenza, questo documento identifica e spiega le principali nuove caratteristiche tecniche del tachigrafo digitale di generazione 2 ("tachigrafo intelligente" versione 2 o G2V2) introdotte dall'MP1 e presenta le caratteristiche principali del tachigrafo intelligente versione 1 (G2V1). Considerati i limiti temporali stabiliti da TRACE 2, il presente documento è destinato a essere un documento di lavoro che verrà utilizzato dal CORTE oltre l'arco temporale di TRACE 2.

Documenti analoghi sono stati prodotti per orientare i cambiamenti apportati dall'MP1 alle norme sui tempi di guida e di riposo, all'accesso al mercato e alla professione e all'applicazione del distacco dei conducenti.

2. Evoluzione della tecnologia e della terminologia

Questa tabella presenta un riepilogo dell'evoluzione della tecnologia, indicando le date entro le quali i tachigrafi specifici devono essere installati sui veicoli di nuova immatricolazione, nonché montati a posteriori sui veicoli impegnati in operazioni di trasporto internazionale già dotati di generazioni/versioni precedenti.

Come illustrato nella tabella seguente, esistono due generazioni di tachigrafi digitali:

- Generazione 1 (G1) e
- Generazione 2 (G2).

Il G1 del tachigrafo digitale ha tre versioni (G1V1, G1V2, G1V3).

Il tachigrafo digitale G2, detto anche "tachigrafo intelligente", ha 2 versioni:

- G2V1, o tachigrafo intelligente versione 1
- G2V2, ovvero la versione 2 del tachigrafo intelligente.

Il G2V2 è stato introdotto dal pacchetto Mobility 1.

Formato	Versione	Base giuridica (numero di regolamento)	Specifiche tecniche (Numero del regolamento)	Prime installazioni obbligatorie*	Retrofit con G2V2**
ANALOGICO	-	3821/1985	3821/1985 (Allegato 1)	1986	31/12/2024
Generazione DIGITALE 1	1	3821/1985	1360/2002	01/05/2006	31/12/2024
	2	3821/1985	1266/2009	01/10/2011	31/12/2024
	3	3821/1985	1266/2009	01/10/2012	31/12/2024
SMART (o DIGITALE Generazione 2)	1	165/2014	2016/799	15/06/2019	18/08/2025***
	2	165/2014	2021/1228	21/08/2023	-

*Da installare, a partire da queste date, su tutti i veicoli di nuova immatricolazione che rientrano nel campo di applicazione delle norme sui tempi di guida e di riposo (Regolamento (CE) n. 561/2006).

**Per i veicoli che effettuano trasporti internazionali, i tachigrafi G2V2 devono essere installati su veicoli dotati di versioni precedenti.

*** Oppure, in base al requisito MIG_023a del documento (UE) 2016/799: "A partire dalla data di introduzione, la versione 1 malfunzionante delle unità veicolo di seconda generazione o delle strutture GNSS esterne deve essere sostituita con la versione 2 delle unità veicolo di seconda generazione o delle strutture GNSS esterne".

Tabella 1 - Sintesi dell'evoluzione del tachigrafo

A partire dal 1° luglio 2026, anche i veicoli commerciali leggeri (LCV, oltre 2,5 tonnellate) impegnati in operazioni di trasporto internazionale dovranno essere dotati di un tachigrafo intelligente versione 2 (G2V2). Ciò si applicherà a tutti i veicoli commerciali leggeri

impegnati nel trasporto internazionale, indipendentemente dalla loro data di immatricolazione.

L'addetto all'applicazione può confermare la generazione e la versione del tachigrafo nella stampa e/o scaricare i dettagli tecnici del tachigrafo e/o la rispettiva etichetta del produttore di VU.

3. Nuove caratteristiche tecniche introdotte nelle versioni 1 e 2 dei tachigrafi intelligenti (G2V1 e G2V2)

Tachigrafo SMART (Tachigrafo digitale Generazione 2)	Nuove caratteristiche
--	-----------------------

Versione 1

Modulo GNSS	Registrazione della posizione del veicolo (vedi tabella 5)
Segnale GNSS come seconda fonte per il rilevamento del movimento del veicolo	<ul style="list-style-type: none"> - Racchiuso in una scatola sicura. - Segnale assicurato tra il ricevitore GNSS e la VU (per il ricevitore GNSS esterno).
DSRC per gli agenti di controllo	<p>DSRC è l'acronimo di "Dedicated Short-Range Communication". Si tratta di una tecnologia di comunicazione wireless che opera sulla banda delle radiofrequenze ed è efficace su distanze brevi o medie. Il modulo DSRC può essere interno all'unità del veicolo (un'antenna viene quindi installata dietro il parabrezza o all'interno del cruscotto) o esterno (nel qual caso il modulo viene installato dietro il parabrezza). Il tachigrafo invierà indicatori VERO o FALSO per eventi specifici e limitati (monitoraggio remoto del tachigrafo / dati RTM): il tachigrafo trasmette gli eventi che si verificano negli ultimi 10 giorni. Per ricevere e leggere questi indicatori, gli addetti al controllo devono essere dotati di un lettore di comunicazione di rilevamento precoce a distanza (REDCR).</p> <p>È importante sottolineare che il DSRC è uno strumento di preselezione che aiuta gli agenti a filtrare i veicoli e a decidere se un veicolo deve essere sottoposto a ulteriori controlli, migliorando così l'efficienza dei controlli. A tal fine, le informazioni inviate tramite il DSRC devono essere verificate durante un successivo controllo su strada.</p> <p><i>Gli esecutori hanno bisogno di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • un'apparecchiatura REDCR (Remote Early Detection Communication Reader) sul lato dell'applicazione; • un software nel REDCR per interpretare e visualizzare le informazioni del tachigrafo; • una scheda di controllo per verificare/decifrare i dati RTM ricevuti. <p><i>Date di implementazione delle apparecchiature DSRC:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nei tachigrafi intelligenti a partire dal 15 giugno 2019; • Le autorità preposte all'applicazione della legge devono essere dotate di REDCR entro il 18 agosto 2024 (le autorità preposte

	<p>all'applicazione della legge devono inserire una scheda di controllo G2 per utilizzare il DSRC e decodificare i dati).</p> <p>Categorie di dati RTM (Remote Tachograph Monitoring) trasmessi alle apparecchiature delle forze dell'ordine, come descritto nella Tabella 3 del presente documento.</p>
Trasmissione tramite DSRC	<p>Il tachigrafo invierà VERO/FALSO o altri valori specificati per gli eventi.</p> <p>Il tachigrafo trasmette gli eventi che si verificano negli ultimi 10 giorni.</p>
Nuova crittografia	<p>C'è una grande evoluzione nella crittografia per aumentare la sicurezza del dispositivo. Tuttavia, è stata garantita la compatibilità all'indietro. Il tachigrafo intelligente (G2) è stato progettato con un'attenzione specifica per essere completamente compatibile con i tachigrafi digitali della generazione 1. Le carte e le unità veicolo di generazione 1 e 2 possono essere mescolate. Con l'unica restrizione che una carta per officina di generazione 1 non può calibrare un tachigrafo di generazione 2. Ma una carta per officina di generazione 2 può calibrare un tachigrafo di generazione 2. Una carta officina di generazione 2 può invece calibrare sia tachigrafi di generazione 1 che di generazione 2. Dato che il periodo di validità delle carte officina G1 è di un anno, nelle officine di tutta l'UE si dovrebbero utilizzare solo carte officina G2.</p>
Tenuta migliorata	<p>Vedi <i>capitolo 0</i>.</p>
Altre modifiche	<ul style="list-style-type: none"> • Il formato dei file da scaricare dal tachigrafo è stato modificato. • Memorizzazione della posizione del veicolo (vedi tabelle al capitolo 0). • La vecchia carta tachigrafica sarà classificata come "non valida" una volta che una carta più recente dello stesso utente è stata inserita nello stesso tachigrafo.

Versione 2

Segnale GNSS come seconda fonte per il rilevamento del movimento del veicolo	<p>Autenticazione del segnale satellitare da parte di OSNMA.</p>
Rilevamento dei passaggi di frontiera	<p>Si veda la Tabella 5 e la Tabella 6 qui di seguito.</p>
Registrazione della posizione del veicolo al momento del carico/scarico delle merci	<p>La registrazione automatica della posizione dell'operazione di carico/scarico è attivata dal conducente, che deve indicare un'operazione di carico e/o scarico affinché avvenga la registrazione della posizione. Questa operazione può essere inserita manualmente attraverso il menu del tachigrafo (è anche possibile inserirla tramite un dispositivo blue tooth: vedere le specifiche blue tooth descritte di seguito e qui: https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph).</p> <p>La registrazione delle attività è una parte importante del lavoro del conducente e una serie completa di registrazioni è importante per garantire che i controlli siano efficaci dal punto di vista dei costi e non eccessivamente onerosi.</p>

	<p>È quindi fondamentale che i conducenti siano adeguatamente istruiti a utilizzare tutte le funzionalità dei tachigrafi intelligenti, al fine di garantire l'esistenza di una serie completa di registrazioni ed evitare lunghi controlli, in particolare su strada. Inoltre, vengono registrate anche le informazioni relative alla data, all'ora e al valore del contachilometri, che possono essere valutate tramite una stampa o il download dei dati.</p>
<p>Applicazione dei tempi di guida e dei periodi di riposo da 28 a 56 giorni</p>	<p>Dal 31 dicembre 2024, il periodo passerà da 28 a 56 giorni. Il periodo di scaricamento delle carte del conducente per le aziende rimane: 28 giorni.</p>
<p>Registrazione del tipo di carico (merci/passeggeri)</p>	<p>Al momento della calibrazione, l'officina è responsabile di dichiarare se il veicolo è utilizzato per il trasporto di persone o di merci. Questa informazione sul tipo di carico sarà registrata sulla carta del conducente al momento dell'inserimento.</p>
<p>Trasmissione tramite DSRC del superamento del tempo di guida massimo</p>	<p>La versione 2 del tachigrafo intelligente (G2V2) comunicherà, attraverso il DSRC, un maggior numero di dati rispetto alla versione 1 (G2V1), compresi i dati relativi ai tempi di guida e di riposo (cfr. Tabella 3), che dovrebbero essere considerati un'indicazione e necessitano di un'ulteriore valutazione da parte di un addetto all'applicazione.</p> <p>Oltre ai dati di monitoraggio del tachigrafo remoto trasmessi dalla versione 1 del tachigrafo intelligente, la versione 2 trasmette anche i dati sui tempi di guida.</p> <p>Per armonizzare ciò che verrà trasmesso in termini di tempi di guida e di riposo, e poiché ciò richiede regole di calcolo, le specifiche tecniche hanno previsto regole di calcolo per i tempi di guida e di riposo comunicati attraverso il DSRC.</p>
<p>Trasmissione tramite DSRC</p>	<p>Il tachigrafo invierà VERO o FALSO per gli eventi.</p> <p>L'infrazione viene trasmessa quando è stata registrata dal tachigrafo negli ultimi 10 giorni o è in corso.</p>
<p>Interfaccia ITS obbligatoria - Bluetooth</p>	<p>La versione 2 del tachigrafo intelligente presenta un'interfaccia standardizzata con i sistemi di trasporto intelligenti (ITS) che consente ai dati registrati o prodotti da un tachigrafo di essere utilizzati in modalità operativa da un dispositivo esterno. Tali dispositivi esterni possono ottenere i dati dal tachigrafo tramite Bluetooth. Per armonizzare alcune specifiche tecniche relative all'uso del Bluetooth, un gruppo di esperti composto da rappresentanti dei produttori di tachigrafi, carte e veicoli ha deciso di riunirsi in un gruppo di lavoro dedicato e neutrale ospitato dalla Confederazione delle organizzazioni per l'applicazione del trasporto stradale (CORTE). Inoltre, è stata concordata e pubblicata una specifica per le registrazioni dei conducenti tramite Bluetooth.</p> <p>Queste specifiche sono disponibili sui siti web di CORTE e del CCR:</p>

	https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_smart_tachograph.php.html
OSNMA (Servizio aperto per l'autenticazione dei messaggi di navigazione)	<p>Il sistema di navigazione satellitare europeo Galileo fornisce un segnale protetto, in grado di fornire dati di posizione e di tempo autenticati.</p> <p>A causa dell'indisponibilità della versione operativa dell'OSNMA entro l'agosto 2023, verranno attuate misure transitorie, in cui i tachigrafi intelligenti iniziali versione 2 (G2V2) funzioneranno senza OSNMA. Tali tachigrafi avranno la possibilità di aggiornarsi in una fase successiva - attraverso una visita in officina - per autenticare il segnale OSNMA.</p>
Altre modifiche	Il formato dei file da scaricare dal tachigrafo è stato modificato.

Tabella 2 - Sintesi delle caratteristiche tecniche del tachigrafo intelligente

4. Dati del monitoraggio tachigrafico a distanza (RTM)

RTM comunicati dal DSRC nei tachigrafi intelligenti		
Versione 1		
RTM 1	Targa di immatricolazione del veicolo	Stringa di caratteri
RTM 2	Evento di eccesso di velocità	VERO / FALSO
RTM 3	Guida senza carta valida	VERO / FALSO
RTM 4	Carta del conducente valida	VERO / FALSO
RTM 5	Inserimento della carta durante la guida	VERO / FALSO
RTM 6	Errore dei dati di movimento	VERO / FALSO
RTM 7	Conflitto di movimento del veicolo	VERO / FALSO
RTM 8	2a carta del conducente	VERO / FALSO
RTM 9	Attività corrente	VERO / FALSO
RTM 10	Chiusura dell'ultima sessione	VERO / FALSO
RTM 11	Interruzione dell'alimentazione	Numero di eventi di interruzione della fornitura di energia elettrica registrati negli ultimi 10 giorni.
RTM 12	Guasto del sensore	Guasto del sensore un otetto come da dizionario dati
RTM 13	Regolazione del tempo	Valore dell'ultimo adeguamento temporale
RTM 14	Tentativo di violazione della sicurezza	Ora di inizio dell'ultimo evento di tentativo di violazione della sicurezza memorizzato
RTM 15	Ultima calibrazione	Valore del record di calibrazione più recente
RTM 16	Calibrazione precedente	Valore del record di calibrazione precedente a quello più recente.
RTM 17	Data di collegamento del tachigrafo	Data della prima calibrazione della VU nel veicolo attuale
RTM 18	Velocità attuale	Ultima velocità corrente registrata in km/h.
RTM 19	Timestamp	Data e ora
Versione 2		
RTM 20	Ora in cui era disponibile l'ultima posizione autenticata del veicolo	Data e ora
RTM 21	Tempo di guida continuo	Valore temporale
RTM 22	Tempo di guida giornaliero più lungo per il turno RTM in corso e per quello precedente, calcolato in conformità all'addendum all'appendice 14.	Valore temporale
RTM 23	Il tempo di guida giornaliero più lungo nella settimana in corso, calcolato in base all'Addendum all'Appendice 14.	Valore temporale
RTM 24	Tempo di guida settimanale, calcolato in base all'Addendum dell'Appendice 14.	Valore temporale

RTM 25	Tempo di guida quindicinale, calcolato in base all'addendum dell'Appendice 14.	Valore temporale
---------------	--	------------------

Tabella 3: Riepilogo dei dati inviati tramite interfaccia DSRC descritti nell'appendice 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799.

5. Registrazione dei luoghi

5.1 Registrazione della posizione all'inizio e alla fine del periodo di lavoro giornaliero

Strumento	Obbligo da	Come (manuale)
Tachigrafo analogico	20 agosto 2020 Articolo 34, paragrafo 6, lettera f), del regolamento (UE) n. 165/2014.	L'autista deve registrare i luoghi e i simboli dei paesi in cui è iniziato e terminato il periodo di lavoro giornaliero.
Tachigrafo digitale Generazione 1	1 maggio 2006 Regolamento (CEE) 3821/85 Articolo 15, paragrafo 5 bis e articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014.	Il conducente inserisce nel tachigrafo digitale i simboli dei Paesi in cui è iniziato e terminato il periodo di lavoro giornaliero.
Tachigrafo intelligente versione 1 (G2V1)	15 giugno 2019 Articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014.	La registrazione della posizione viene attivata dal conducente utilizzando i simboli di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero.
Tachigrafo intelligente versione 2 (G2V2)	21 agosto 2023 Articolo 8, paragrafo 1, ultimo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 in combinato disposto con l'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1228 della Commissione.	All'inserimento della carta, il tachigrafo proporrà all'autista una posizione, basata sui dati GNSS disponibili, chiedendone la conferma: è un requisito legale per i tachigrafi della versione 2 mostrare sempre il paese corrente basato sul GNSS come prima opzione da selezionare. In caso contrario, le località di partenza e di arrivo saranno registrate esattamente come nella generazione/versione precedente.

Tabella 4 - Riepilogo della registrazione della posizione all'inizio e alla fine dei periodi di lavoro giornalieri

5.2 Registrazione delle posizioni effettuata dai tachigrafi intelligenti

Registrazione delle posizioni	Descrizione	G2V1	G2V2
Ogni 3 ore di tempo di guida accumulato dal veicolo	Registrazione automatica al raggiungimento di tre ore di guida accumulate nel tachigrafo. Il tempo si	X	X

Registrazione delle posizioni	Descrizione	G2V1	G2V2
	riferisce al veicolo e non al tempo di guida del conducente.		
Inizio e fine delle attività	<p>Registrazione manuale: questo obbligo esiste dal 2006 e può essere raggiunto solo attraverso l'inserimento manuale.</p> <p>Tuttavia, le specifiche tecniche della versione 2 prevedono una funzione in base alla quale, all'inserimento e all'estrazione della carta, il tachigrafo proporrà una posizione (basata sulla posizione GNSS corrente), che il conducente sarà invitato a confermare. Se l'autista sceglie di non confermare questa posizione, la registrazione della posizione GNSS viene attivata dall'autista che indica l'inizio e la fine del periodo di lavoro giornaliero (durante l'inserimento manuale o tramite menu).</p>	X	X
Al passaggio di frontiera	<p>Registrazione automatica.</p> <p>Dati registrati: posizione, ora, paese di origine e paese di destinazione, data, ora e valore del contachilometri.</p> <p>I dati registrati durante l'attraversamento del confine sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il Paese che il veicolo sta lasciando. 2. il Paese in cui il veicolo entra. 3. la posizione in cui il veicolo ha attraversato il confine. 4. la relativa precisione GNSS, la data e l'ora 5. un flag che indica se la posizione è stata autenticata. 6. il valore dell'odometro del veicolo al momento del rilevamento del passaggio di frontiera <p>I passaggi di frontiera saranno memorizzati sia nell'unità di bordo che nella carta a partire da G2V2.</p>	-	X
	<p>La registrazione della posizione è automatica quando il conducente segnala manualmente che è in corso un'operazione di carico e/o scarico.</p> <p>Il pittogramma che indica tale operazione è combinato con l'attività del conducente in quel</p>		

Registrazione delle posizioni	Descrizione	G2V1	G2V2
Operazioni di carico e scarico effettuate	<p>momento (ad esempio, riposo, altro lavoro, disponibilità, ecc.).</p> <p>L'operazione può essere inserita manualmente attraverso il menu del tachigrafo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tre possibilità (carico/scarico o carico-scarico simultaneo). • La posizione GNSS, la data, l'ora e il valore del contachilometri devono essere memorizzati insieme al tipo di operazione. 	-	X

Tabella 5: Riepilogo delle posizioni effettuate dal tachigrafo intelligente.

5.3 Registrazione della posizione al valico di frontiera

Strumento	Obbligo da	Come
Tachigrafo analogico	20 agosto 2020 Mancanza di riferimento all'articolo 34, paragrafo 6, lettera f), del regolamento (UE) n. 165/2014.	<p>Registrazione manuale (sulla parte anteriore della carta) del simbolo del Paese inserito, da parte del conducente.</p> <p>Il conducente deve fermarsi nell'area di sosta più vicina possibile al confine o dopo di esso. Se l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene su un traghetto o un treno, il conducente deve indicare il simbolo del Paese al porto o alla stazione di arrivo.</p> <p>Si veda l'Allegato 1 (nota di orientamento 10 della DG MOVE).</p>
Tachigrafo digitale Generazione 1	2 febbraio 2022 Articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014.	<p>Uso manuale della funzione di inizio del periodo di lavoro giornaliero da parte del conducente: il simbolo del Paese e, se applicabile, della regione in cui il conducente entra dopo aver attraversato un confine deve essere inserito come luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero. Il conducente deve fermarsi nell'area di sosta più vicina possibile al confine o dopo di esso. Se l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene a bordo di un traghetto o di un treno, il conducente deve inserire il simbolo del Paese nel porto o nella stazione di arrivo.</p>

Tachigrafo intelligente versione 1	2 febbraio 2022 Articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014.	Manuale: idem.
Tachigrafo intelligente versione 2	21 agosto 2023 Articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014.	Registrazione automatica del passaggio di frontiera. Rilevamento automatico di quando il veicolo ha attraversato il confine di un Paese e indicazione di quale Paese è stato lasciato e di quale è entrato.

Tabella 6: Sintesi delle registrazioni della posizione al valico di frontiera

Per la registrazione dell'attraversamento delle frontiere nei tachigrafi analogici, si veda la Nota di orientamento 10 della Commissione europea sulle registrazioni dell'attraversamento delle frontiere nei tachigrafi analogici - **Allegato 1 di seguito**.

Ulteriori informazioni sull'obbligo temporaneo di registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera o il primo punto di sosta dopo il confine sono disponibili sul sito web della Commissione in tutte le lingue dell'UE. I link sono disponibili sul sito web CORTE TRACE 2.

6. Sigilli

6.1 Obblighi

I componenti del tachigrafo devono essere sigillati come specificato nel certificato di omologazione. Anche tutti i collegamenti al tachigrafo potenzialmente vulnerabili alla manomissione, compreso il collegamento tra il sensore di movimento e la scatola del cambio, e l'eventuale placca di installazione, devono essere sigillati.

6.1.1 Tachigrafi intelligenti

Per i tachigrafi intelligenti (cioè i tachigrafi digitali di generazione 2) è disponibile sul mercato un nuovo sigillo (conforme alla norma *EN 16882*), il cui uso è ora obbligatorio.

I sigilli certificati in modo indipendente *EN 16882* saranno riconosciuti da un "logo T" apposto su di essi.

In precedenza, venivano utilizzati sigilli autocertificati e la scadenza per l'installazione dei sigilli autocertificati nei tachigrafi intelligenti era il 28 febbraio 2022. Dopo questa "data di scadenza", solo i sigilli certificati indipendenti *EN 16882* possono essere installati sui veicoli.

Conseguenze per le officine: obbligo di apporre il nuovo sigillo sui tachigrafi intelligenti dopo il termine di "scadenza" previsto sopra.

Conseguenze per gli addetti ai lavori: poiché i sigilli vengono sostituiti almeno ogni due anni:

- Se l'ultima ispezione periodica ha avuto luogo prima della data di scadenza di cui sopra: i sigilli autocertificati possono ancora essere trovati.
- Se l'ultima ispezione periodica ha avuto luogo dopo la data di scadenza di cui sopra: è possibile trovare solo sigilli certificati *EN 16882*.
- Due anni dopo la scadenza indicata sul sito web del CCR, tutti i sigilli dei tachigrafi intelligenti devono essere certificati secondo la norma *EN 16882*.
- L'elenco dei laboratori accreditati e dei produttori di sigilli certificati è disponibile anche sul sito web del CCR. Il CCR non accetta più l'autocertificazione dei sigilli. Non appena altri produttori di sigilli autocertificati comunicheranno al CCR l'esistenza di una certificazione indipendente, il CCR aggiornerà il proprio sito web:
https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_seal_manufacturer_code.php.html.

6.1.2 Per i tachigrafi analogici e digitali di prima generazione

Per le officine: nessun obbligo di apporre i sigilli *EN 16882*.

Per gli addetti ai lavori: nessun obbligo di trovare i sigilli *EN 16882*.

6.2 Rimozione o rottura di un sigillo da parte di un agente di controllo

L'articolo 22 (5) del Regolamento (UE) 165/2014 prevede esplicitamente che i funzionari di controllo possano rimuovere o rompere un sigillo a fini di controllo (in caso di sospetto di manipolazione del tachigrafo). Quando ciò accade:

- l'addetto al controllo può sostituire il sigillo con un'apparecchiatura di sigillatura e un marchio speciale unico senza ritardi ingiustificati;
- la carta di controllo deve essere inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino al termine dell'ispezione, anche in caso di inserimento di un nuovo sigillo;
- il funzionario di controllo rilascia una dichiarazione scritta contenente le informazioni elencate nell'articolo 22, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014.

Per quanto riguarda la rimozione o la rottura del sigillo da parte di un agente di controllo, si deve fare riferimento alla Nota di orientamento 9 della Commissione europea su un modulo standard per la dichiarazione scritta sulla rimozione o la rottura del sigillo di un tachigrafo da parte di un agente di controllo. Si **veda l'allegato 2**.

7. Infrazioni

La tabella seguente è un allegato alla direttiva 2006/22/CE e fornisce una panoramica delle diverse infrazioni ai sensi del regolamento (UE) n. 165/2014 e del loro livello di gravità.

Legenda: MSI - Infrazione più grave, VSI: Infrazione molto grave, SI: Infrazione grave, MI: Infrazione minore.

È importante prendere nota della sentenza della Corte di giustizia europea nella causa C-0906/19, in cui la Corte ha stabilito che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che osta a che le autorità competenti di uno Stato membro impongano una sanzione al conducente di un veicolo o a un'impresa di trasporto per un'infrazione al regolamento n. 3821/85, come modificato dal regolamento n. 561/2006, commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, ma rilevata sul suo territorio e non ancora sanzionata.

In altre parole, uno Stato membro non può imporre una sanzione per un'infrazione commessa contro le norme che regolano il tachigrafo se tale infrazione è stata commessa in un altro Stato membro. Il principio di extraterritorialità previsto dall'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 si applica solo alle infrazioni al regolamento n. 561/2006 e non alle norme che regolano l'uso del tachigrafo: un funzionario di controllo può imporre una sanzione per un'infrazione alle norme sui tempi di guida e di riposo commessa in un altro Stato membro, ma non può imporre una sanzione per un'infrazione alle norme sul tachigrafo commessa in un altro Stato membro. Tuttavia, lo Stato membro ospitante (nel caso in cui l'infrazione alle regole del tachigrafo sia stata rilevata ma non commessa) deve informare lo Stato membro di stabilimento dell'infrazione rilevata, utilizzando ad esempio i Registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), affinché l'infrazione sia sanzionata correttamente.

No	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ
----	----------------	--------------------	--------------------

			MSI	VSI	SI	MI
G	Installazione del tachigrafo					
G1	Articolo 3.1 e Articolo 22.2	Non aver installato e utilizzato un tachigrafo omologato (ad esempio: non aver installato un tachigrafo da installatori, officine o costruttori di veicoli approvati dalle autorità competenti degli Stati membri, aver utilizzato un tachigrafo senza i necessari sigilli apposti o sostituiti da un installatore, un'officina o un costruttore di veicoli approvati o aver utilizzato un tachigrafo senza la targhetta di installazione)	X			
H	Uso del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione					
H1	Articolo 23.1	Utilizzo di un tachigrafo non ispezionato da un'officina autorizzata		X		
H2		Conducente titolare e/o utilizzatore di più di una carta del conducente		X		
H3	Articolo 27	Guida con una carta del conducente falsificata (considerata come guida senza carta del conducente)	X			
H4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è titolare (considerata come guida senza carta del conducente)	X			
H5		Guida con una carta del conducente ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (considerata come guida senza carta del conducente)	X			
H6	Articolo 32.1	Tachigrafo non correttamente funzionante (ad esempio: tachigrafo non correttamente ispezionato, calibrato e sigillato)		X		
H7	Articolo 32.1 e Articolo 33.1	Uso improprio del tachigrafo (ad esempio: uso improprio deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto utilizzo, ecc.)		X		

H8		Utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare le registrazioni del tachigrafo	X			
H9	Articolo 32.3	Falsificare, nascondere, occultare o distruggere i dati registrati sui fogli di registrazione o memorizzati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.	X			
H10	Articolo 33.2	Intraprendere la non conservazione di fogli di registrazione, stampe e dati scaricati.		X		
H11		Dati registrati e archiviati non disponibili da almeno un anno		X		
H12		Utilizzo non corretto dei fogli di registrazione/carta del conducente		X		
H13	Art 34.1	Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente che ha un impatto sulla registrazione dei dati pertinenti.		X		
H14		Il foglio di registrazione o la carta del conducente vengono utilizzati per coprire un periodo più lungo di quello a cui sono destinati e i dati vanno persi.		X		
H15	Articolo 34.2	Utilizzo di fogli di registrazione sporchi o danneggiati o carta del conducente e dati non leggibili		X		
H16	Articolo 34.3	Non utilizzare l'input manuale quando richiesto		X		
H17	Articolo 34.4	Non si utilizza il foglio di registrazione corretto o la carta del conducente non si trova nella fessura corretta (multi-manning)			X	
H18	Articolo 34.5	Uso non corretto del meccanismo di commutazione		X		

I		Produzione di informazioni				
I1	Articolo 36	Rifiuto di essere controllati		X		
I2	Articolo 36	Impossibile produrre i dati del giorno corrente e dei 28 giorni precedenti.		X		
I3		Impossibile produrre le registrazioni della carta del conducente se il conducente ne possiede una.		X		
I4	Articolo 36	Impossibile produrre registrazioni e stampe manuali effettuate nel giorno corrente e nei 28 giorni precedenti.		X		
I5	Articolo 36	Impossibile produrre una carta del conducente, se il conducente ne possiede una		X		
J		Malfunzionamento				
J1	Articolo 37.1 e Articolo 22.1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzata		X		
J2	Articolo 37.2	Il conducente non segna tutte le informazioni richieste per i periodi di tempo che non vengono più registrati quando il tachigrafo è fuori servizio o malfunzionante.		X		

Tabella 7: Gruppi di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio

Allegato 1 - Nota di orientamento 10 della Commissione europea sulle registrazioni dei passaggi di frontiera nei tachigrafi analogici.

Problema: Inserimento manuale delle informazioni sul passaggio di frontiera in un tachigrafo analogico.

Base giuridica: Articolo 34, paragrafo 6, lettera f), del regolamento (UE) n. 165/2014¹.

Approccio da seguire: L'articolo 34, paragrafo 6, lettera f), del regolamento (UE) n. 165/2014, modificato dal regolamento (UE) n. 2020/1054², stabilisce il nuovo obbligo per il conducente di un veicolo dotato di tachigrafo analogico di inserire manualmente nel foglio di registrazione del tachigrafo il simbolo del paese in cui il conducente entra dopo aver attraversato il confine di uno Stato membro. Il simbolo deve essere scritto all'inizio della prima sosta del conducente nello Stato membro in questione (che deve essere effettuata nell'area di sosta più vicina possibile al confine o dopo di esso) o, quando l'attraversamento del confine avviene su un traghetto o un treno, nel porto o nella stazione di arrivo.

A causa dello spazio ridotto che rimane disponibile sul foglio di registrazione dopo che sono state effettuate le registrazioni automatiche dell'attività del conducente e della velocità del veicolo, l'aggiunta di informazioni scritte a mano dal conducente in modo che possano essere chiaramente lette e comprese può essere un compito difficile. Inoltre, l'aggiunta manuale di informazioni in alcuni punti del foglio di registrazione può danneggiarlo.

Lo scopo di questa nota di orientamento è quindi quello di indicare in quale punto esatto del foglio di registrazione deve essere aggiunto il simbolo del paese, al fine di garantire un approccio comune all'attuazione dell'obbligo di registrazione dell'attraversamento delle frontiere nei tachigrafi analogici e di prevenire un possibile danneggiamento del foglio di registrazione. Gli allegati A, B e C della presente guida si riferiscono all'inserimento manuale dei passaggi di frontiera nei tachigrafi analogici, mentre l'allegato D richiama i codici nazionali³ da utilizzare come simboli dei Paesi.

Opzione 1: sotto il quadrante orario interno del foglio di registrazione.

Quando possibile, il simbolo del Paese deve essere scritto sotto il quadrante orario interno del foglio di registrazione, appena sotto l'ora in cui il veicolo è stato fermato dopo aver attraversato il confine o è arrivato al porto o alla stazione quando l'attraversamento del confine avviene su un traghetto o un treno (cfr. *Allegato A, Figura 1*). Quando una linea di riferimento segna l'apertura della scure del tachigrafo da parte del conducente per inserire questa voce manuale, il codice del Paese deve essere posto sotto questa linea di riferimento (cfr. *Allegato A, Figura 2*). Questa soluzione consente di ridurre al minimo lo spazio occupato dalle informazioni sul passaggio di frontiera, poiché l'ora del passaggio di frontiera è già indicata nel quadrante orario. Inoltre, dato che il foglio di registrazione presenta un posto standard per l'indicazione della data, non è necessario che il conducente scriva la data dell'attraversamento della frontiera.

¹ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in

materia sociale nel settore dei trasporti su strada Testo rilevante ai fini del SEE (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

² Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda i requisiti minimi relativi ai periodi massimi di guida giornalieri e settimanali, alle interruzioni minime e ai periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento mediante tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

³ Come stabilito dal Centro comune di ricerca: [Codici nazionali del tachigrafo digitale \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

L'Allegato A fornisce un chiaro esempio di come gli attraversamenti di frontiera dovrebbero essere inseriti nel foglio di registrazione in questo caso.

Opzione 2 (se l'opzione 1 non è possibile): tra i quadranti interni ed esterni del foglio di registrazione.

Solo se lo spazio previsto nell'area descritta nell'opzione 1 non è sufficiente o non è disponibile per l'inserimento manuale del passaggio di frontiera, l'inserimento manuale deve essere inserito tra i quadranti interni ed esterni del disco. La posizione precisa deve essere a sinistra della linea di riferimento o dell'area corrispondente al punto in cui potrebbe essere stata registrata una linea di riferimento (se non è stata registrata alcuna linea di riferimento), senza danneggiare la registrazione esistente o futura.

L'allegato B fornisce una visualizzazione dell'area accettabile in cui gli attraversamenti di frontiera devono essere inseriti manualmente in questo caso.

Opzione 3 (se le opzioni 1 e 2 non sono possibili): sul lato posteriore del disco analogico.

Solo in ultima istanza, se lo spazio disponibile sul lato anteriore del disco non è sufficiente per un'iscrizione manuale, l'iscrizione manuale dovrebbe essere inserita sul retro del disco e dovrebbe includere anche l'ora dell'attraversamento della frontiera. L'ora del passaggio di frontiera deve essere scritta nel formato 24 ore (ad esempio, "20:30" per "20:30"), e deve quindi avere lo scopo di chiarire se il passaggio è avvenuto al mattino o al pomeriggio/sera.

L'Allegato C fornisce una visualizzazione di un inserimento manuale in un caso del genere.

La presente nota orientativa ha lo scopo di assistere i conducenti, le imprese e le autorità nell'applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente per l'interpretazione del diritto dell'Unione.

Allegato A - Inserimento manuale del valico di frontiera nell'opzione 1

Figura 1 - Passaggi di frontiera con i codici "B" (Belgio) e "D" (Germania) scritti a mano nell'apposita area del foglio di registrazione

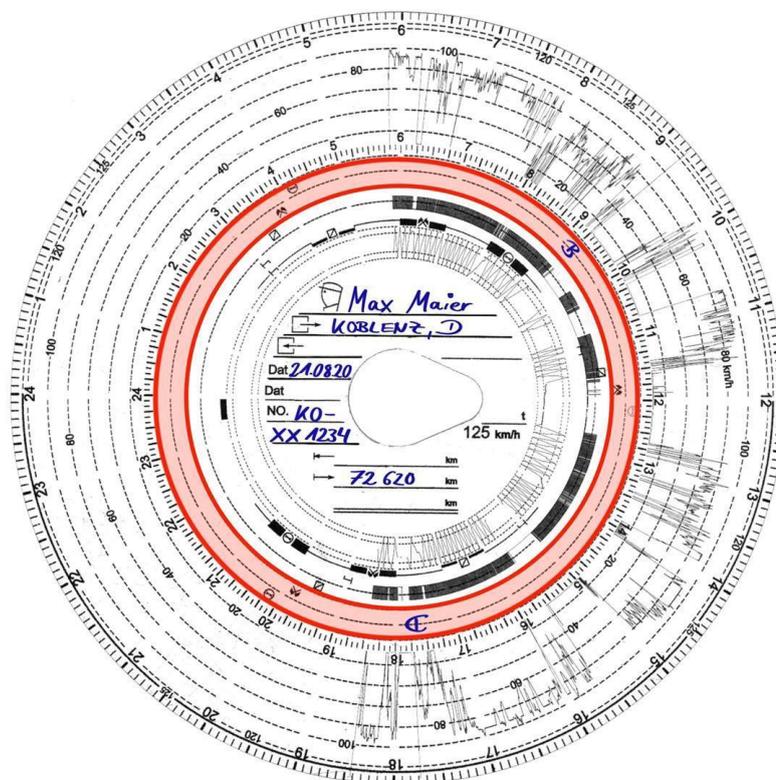
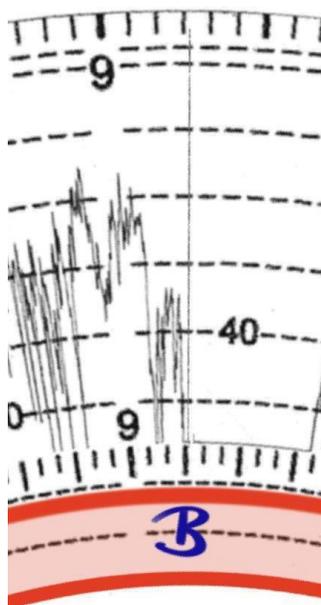
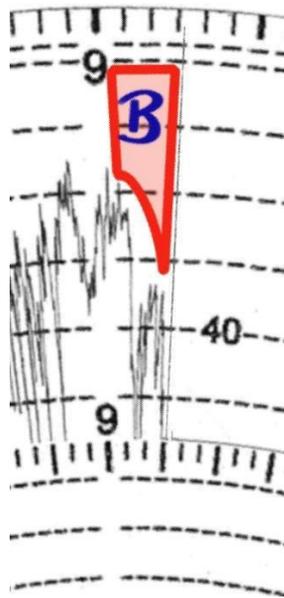


Figura 2 - Dettaglio della registrazione manuale

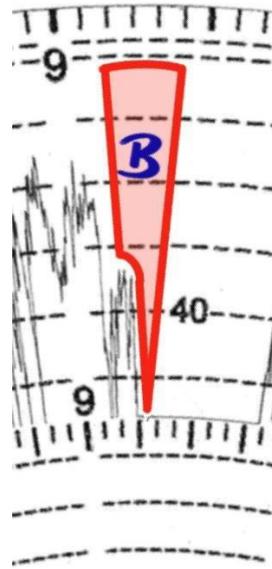


Allegato B - Inserimento manuale del valico di frontiera nell'opzione 2

Figura 3 - Area aggiuntiva adatta del foglio di registrazione per inserire la voce manuale



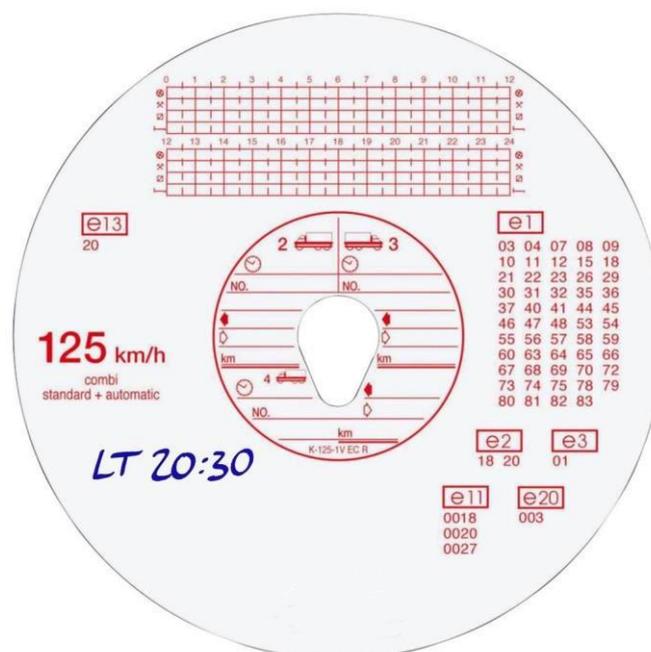
Con una linea di riferimento
La voce deve essere collocata a sinistra della linea di riferimento (se disponibile) senza danneggiare le registrazioni esistenti e future.



Senza linea di riferimento

Allegato C - Inserimento manuale del valico di frontiera nell'opzione 3

Figura 4 - Esempio di inserimento manuale sul retro del foglio di registrazione



Allegato D - Tabella dei codici nazione da utilizzare per la registrazione manuale sul tachigrafo analogico

Nota: l'inserimento manuale del passaggio di frontiera è necessario solo per l'ingresso negli Stati membri dell'UE.

Paese	Codice Nazione Alfa	Paese	Codice Nazione Alfa
Albania	AL	Malta	M
Andorra	E	Moldavia	MD
Armenia	BRACCIO	Monaco	MC
Austria	A	Montenegro	MNE
Azerbaijan	AZ	Paesi Bassi	NL
Bielorussia	DA	Macedonia del Nord	MK
Belgio	B	Norvegia	N
Bosnia Erzegovina	BIH	Polonia	PL
Bulgaria	BG	Portogallo	P
Croazia	HR	Romania	RO
Cipro	CY	Russia	RUS
Repubblica Ceca	CZ	San Marino	RSM
Danimarca	DK	Serbia	SRB
Estonia	EST	Slovacchia	SK
Isole Faroe	FO	Slovenia	SLO
Finlandia	FIN	Spagna	E
Francia	F	Svezia	S
Georgia	GE	Svizzera	CH
Germania	D	Tagikistan	TJ
Grecia	GR	Turchia	TR
Ungheria	H	Turkmenistan	TM
Islanda	IS	Ucraina	UA
Irlanda	IRL	Regno Unito	REGNO UNITO
Italia	I	Uzbekistan	UZ
Kazakistan	KZ	Città del Vaticano	V
Lettonia	LV	Riservato a un uso futuro	RFU
Liechtenstein	FL	Comunità europea	CE
Lituania	LT	Resto d'Europa	EUR
Lussemburgo	L	Resto del mondo	WLD

Allegato 2 - Nota di orientamento 9 della Commissione europea su un modulo standard per la dichiarazione scritta sulla rimozione o la rottura di un sigillo tachigrafico da parte di un agente di controllo.

Questione: armonizzazione della dichiarazione scritta relativa alla rimozione o alla rottura di un sigillo tachigrafico da parte di un agente di controllo, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 5, quarto comma, del regolamento (UE) 165/2014¹.

Base giuridica: articolo 22, paragrafo 5, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014.

L'articolo 22, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014 stabilisce le condizioni specifiche in cui un sigillo può essere rimosso o rotto.

Se sono soddisfatte le condizioni di cui al secondo comma, primo trattino, e all'articolo 22, paragrafo 5, quarto comma, e viene effettuata un'operazione di rimozione o rottura dei sigilli a fini di controllo, il funzionario di controllo che effettua l'operazione deve rilasciare una dichiarazione scritta. Tale dichiarazione scritta deve contenere le informazioni minime di cui al suddetto quarto comma. La presente nota propone una forma standard di tale dichiarazione scritta, che può essere utilizzata in modo armonizzato in tutta l'Unione qualora le autorità di controllo degli Stati membri decidano in tal senso.

Approccio da seguire: Le informazioni per la dichiarazione scritta di cui all'articolo 22, paragrafo 5, quarto comma, sono riportate nell'Allegato 1.

Le informazioni contrassegnate dal simbolo (*) sono obbligatorie, come previsto dall'articolo 22, paragrafo 5, quarto comma, del Regolamento (UE) 165/2014. Le altre informazioni riportate nell'Allegato 1 non sono obbligatorie, ma possono essere ritenute utili a seconda della specifica operazione di sigillatura che le autorità di controllo devono effettuare.

L'Allegato 2 fornisce un modello di modulo standard che può essere utilizzato e rilasciato dalle autorità di controllo durante i loro controlli, in linea con l'Allegato 1. Si raccomanda agli agenti di controllo di utilizzare questo modulo standard durante le loro operazioni. Si raccomanda agli agenti di controllo di utilizzare questo modulo standard durante le loro operazioni. Si raccomanda che il conducente tenga la copia originale di questo documento a bordo del veicolo e che l'autorità che conduce l'operazione ne conservi una copia. La parte posteriore del modulo standard contiene informazioni relative ai sigilli che possono essere utili alle autorità di controllo quando verificano la conformità dei sigilli trovati nei veicoli.

La presente nota orientativa ha lo scopo di assistere i conducenti, le imprese e le autorità nell'applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente per l'interpretazione del diritto dell'Unione.

¹ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada Testo rilevante ai fini del SEE (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

ALLEGATO 1

Informazioni suggerite per la dichiarazione scritta di cui all'articolo 22, paragrafo 5, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014

1. (*) Stato membro dell'autorità di controllo
2. (*) Nome dell'autorità di controllo
3. (*) Nome del funzionario di controllo
4. (*) Numero della scheda di controllo
5. (*) Data e ora della rimozione o rottura del sigillo

6. Luogo di rimozione o rottura del sigillo (ad es. punto di controllo, direzione)
7. (*) Numero di identificazione del veicolo (VIN)
8. Numero di immatricolazione del veicolo (VRN)
9. (*) Numero del sigillo rimosso o rotto: *MMNNNNNNN*
- a. Se applicabile, marchio speciale sul sigillo rimosso o rotto.
 10. (*) Se applicabile, numero del nuovo sigillo apposto: *MMNNNNNNN*
 - a. Se applicabile, marchio speciale sul nuovo sigillo (apposto dal funzionario di controllo)
11. Data dell'ultima calibrazione valida
12. Altre osservazioni

13. Conducente del veicolo al momento del controllo
14. Firma del conducente
15. Firma del funzionario (e timbro, se disponibile)

ALLEGATO 2 - Possibile modulo standard per le autorità preposte all'applicazione della legge

Autorità di controllo de

1) Stato membro dell'autorità di controllo*:
2) Nome dell'autorità di controllo*:
3) Nome del funzionario di controllo*:
4) Numero della scheda di controllo*:
5) Data e ora di rimozione o rottura del sigillo*:

Dichiarazione scritta sulla rimozione o rottura di un sigillo tachigrafico da parte di un agente di controllo

6) Luogo di rimozione o rottura del sigillo (ad es. punto di controllo/direzione):	
7) VIN (numero di identificazione del veicolo)*:	
8) VRN (Numero di immatricolazione del veicolo):	
9) Numero della guarnizione rimossa o rotta * (MMNNNNNNNN):	9a) Se applicabile, marchio speciale sul sigillo rimosso o rotto:
10) Se applicabile, numero del nuovo sigillo apposto *. (MMNNNNNNNN):	10a) Se applicabile, marchio speciale sul nuovo sigillo (ufficiale di controllo):
11) Data dell'ultima calibrazione valida:	
12) Altre osservazioni	

Conservare questo documento a bordo del veicolo e consegnarlo alle persone autorizzate (ad esempio agli agenti di controllo durante i controlli su strada e/o all'officina autorizzata per la successiva calibrazione).

13) Conducente in quel momento del controllo,	14) Firma del conducente,	15) Firma del funzionario,
---	---------------------------	----------------------------

*Dichiarazione scritta ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 5, comma 4th del regolamento (UE) n. 165/2014.
(*) Informazioni obbligatorie.*

INFORMAZIONI RELATIVE AI SIGILLI DEL TACHIGRAFO PRESENTI NEI VEICOLI

Se la data dell'ultima calibrazione valida del tachigrafo intelligente (costruito in conformità all'Allegato IC) viene effettuata a partire dal 1° marzo 2022, sul tachigrafo intelligente devono essere montati sigilli certificati conformi alla norma EN 16882:2016 (contrassegnati da un "logo T").

*I sigilli posti sui tachigrafi costruiti in conformità all'**allegato I** o all'**allegato IB** possono, ma non devono, essere sigilli conformi alla norma EN 16882:2016.*

Allegato 3 - Evoluzione del testo normativo relativo al tachigrafo: Regolamento (CEE) n. 3821/85 e Regolamento (UE) n. 165/2014.

I regolamenti sui tachigrafi si sono evoluti notevolmente. Inizialmente il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio forniva il quadro giuridico per l'installazione e l'uso dei tachigrafi, attualmente si applica il regolamento (UE) n. 165/2014. Un'analisi dettagliata di tutte le disposizioni tecniche di questi regolamenti non rientra nello scopo di questo documento.

I requisiti più importanti relativi all'uso dei tachigrafi sono riportati nella tabella seguente. La tabella fornisce una panoramica comparativa del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio e del regolamento (UE) n. 165/2014 modificato dal pacchetto mobilità 1 per illustrare l'evoluzione del testo giuridico relativo ai tachigrafi.

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio (vecchio regolamento)	Regolamento (UE) n. 165/2014 (Nuovo regolamento, attualmente applicabile, modificato dal pacchetto mobilità 1 - riflesso come M1)
Ambito di applicazione	
<p>Articolo 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'apparecchio di controllo deve essere installato e utilizzato nei veicoli immatricolati in uno Stato membro e adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su strada, ad eccezione dei veicoli di cui all'articolo 4 e all'articolo 14 (1) del regolamento (CEE) n. 3820/85. 2. Gli Stati membri possono esentare i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3820/85 dall'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri informano la Commissione di ogni esenzione concessa ai sensi del presente paragrafo. 3. Gli Stati membri possono, previa autorizzazione della Commissione, esentare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto di cui all'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85. In casi urgenti possono concedere un'esenzione temporanea per un periodo non superiore a 30 giorni, notificata immediatamente alla Commissione. In casi urgenti possono concedere una deroga temporanea per un periodo non superiore a 30 giorni, che viene immediatamente notificata alla Commissione. La Commissione notifica agli altri Stati membri le deroghe concesse ai sensi del presente paragrafo. 4. Nel caso di operazioni di trasporto nazionale, gli Stati membri possono richiedere l'installazione e l'uso di un apparecchio di controllo conforme al presente regolamento su tutti i veicoli per i quali l'installazione e l'uso di tale apparecchio non sono richiesti dal paragrafo 1. 	<p>Articolo 3</p> <p>Ambito di applicazione</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I tachigrafi devono essere installati e utilizzati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro e adibiti al trasporto di passeggeri o merci su strada, ai quali si applica il regolamento (CE) n. 561/2006. 2. Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006. 3. Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per operazioni di trasporto che hanno ottenuto una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006. <p>Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione del presente regolamento i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto a cui è stata concessa una deroga ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006; essi ne informano immediatamente la Commissione.</p> <p>▼M1</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le seguenti categorie di veicoli che operano in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione sono dotate di un tachigrafo intelligente come previsto dagli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento: <ol style="list-style-type: none"> (a) veicoli dotati di tachigrafo analogico; (b) veicoli dotati di un tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabile fino al 30 settembre 2011; (c) veicoli dotati di un tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabile dal 1° ottobre 2011; e

	<p>(d) veicoli dotati di un tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabile dal 1° ottobre 2012.</p> <p>4a. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, i veicoli dotati di un tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione (10) che operano in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione sono dotati di un tachigrafo intelligente come previsto dagli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.</p> <p>▼B</p> <p>5. Nel caso di operazioni di trasporto nazionale, gli Stati membri possono imporre l'installazione e l'uso di tachigrafi in conformità al presente regolamento su tutti i veicoli per i quali la loro installazione e il loro uso non sono altrimenti richiesti dal paragrafo 1.</p>
Uso corretto dei tachigrafi	
<p>Articolo 13 Il datore di lavoro e i conducenti sono responsabili del corretto funzionamento dell'attrezzatura.</p>	<p>Articolo 32 Uso corretto dei tachigrafi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le imprese di trasporto e i conducenti devono garantire il corretto funzionamento e l'uso appropriato dei tachigrafi digitali e delle carte del conducente. Le imprese di trasporto e i conducenti che utilizzano tachigrafi analogici devono garantire il loro corretto funzionamento e il corretto utilizzo dei fogli di registrazione. 2. I tachigrafi digitali non devono essere impostati in modo da passare automaticamente a una specifica categoria di attività quando il motore o l'accensione del veicolo vengono spenti, a meno che il conducente non sia in grado di scegliere manualmente la categoria di attività appropriata. 3. È vietato falsificare, nascondere, sopprimere o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione o memorizzati nel tachigrafo o sulla carta del conducente, o le stampe del tachigrafo. È altresì vietata qualsiasi manipolazione del tachigrafo, del foglio di registrazione o della carta del conducente che possa comportare la falsificazione, la soppressione o la distruzione dei dati e/o delle informazioni stampate. Sul veicolo non deve essere presente alcun dispositivo che possa essere utilizzato a tal fine. 4. I veicoli non possono essere dotati di più di un tachigrafo, salvo ai fini delle prove sul campo di cui all'articolo 21. 5. Gli Stati membri vietano la produzione, la distribuzione, la pubblicità e/o la vendita di dispositivi costruiti e/o destinati alla manipolazione dei tachigrafi.
Responsabilità delle imprese di trasporto	
<p>Articolo 14</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il datore di lavoro deve rilasciare ai conducenti un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenendo conto del fatto che questi fogli hanno carattere personale, della durata del periodo di servizio e dell'eventuale obbligo di sostituire i fogli danneggiati o prelevati da un agente di controllo autorizzato. Il datore di lavoro deve rilasciare ai conducenti solo fogli di un modello approvato e adatto all'uso dell'attrezzatura installata nel veicolo. 2. L'impresa deve conservare i fogli di registrazione in buono stato per almeno un anno dopo il loro utilizzo e deve fornirne copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. I fogli devono essere esibiti o consegnati su richiesta degli agenti preposti al controllo. 	<p>Articolo 33 Responsabilità delle imprese di trasporto</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le imprese di trasporto sono tenute a garantire che i loro conducenti siano adeguatamente formati e istruiti in merito al corretto funzionamento dei tachigrafi, siano essi digitali o analogici, effettuano controlli regolari per garantire che i loro conducenti ne facciano un uso corretto e non concedono ai loro conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare l'uso improprio dei tachigrafi. <p>Le imprese di trasporto rilasciano un numero sufficiente di fogli di registrazione ai conducenti di veicoli dotati di tachigrafo analogico, tenendo conto del fatto che i fogli di registrazione hanno carattere personale, della durata del periodo di servizio e dell'eventuale necessità di sostituire i</p>

	<p>fogli di registrazione danneggiati o prelevati da un agente di controllo autorizzato. Le imprese di trasporto rilasciano ai conducenti solo fogli di registrazione di un modello approvato e adatto all'uso dell'apparecchiatura installata nel veicolo.</p> <p>Se un veicolo è dotato di tachigrafo digitale, l'impresa di trasporto e il conducente devono garantire che, tenendo conto della durata del periodo di servizio, la stampa dei dati dal tachigrafo su richiesta di un agente di controllo possa essere effettuata correttamente in caso di ispezione.</p> <ol style="list-style-type: none"> Le imprese di trasporto conservano i fogli di registrazione e i tabulati, qualora siano stati stampati in conformità all'articolo 35, in ordine cronologico e in forma leggibile, per almeno un anno dopo il loro utilizzo e ne forniscono copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. Le imprese di trasporto forniscono anche copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che ne facciano richiesta, insieme a versioni cartacee di tali copie. I fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati devono essere esibiti o consegnati su richiesta di qualsiasi funzionario di controllo autorizzato. Le imprese di trasporto sono responsabili delle infrazioni al presente regolamento commesse dai loro conducenti o dai conducenti a loro disposizione. Tuttavia, gli Stati membri possono subordinare tale responsabilità alla violazione da parte dell'impresa di trasporto del paragrafo 1, primo comma, del presente articolo e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.
Carte del conducente e fogli di registrazione	
<p>Articolo 15</p> <ol style="list-style-type: none"> I conducenti non devono utilizzare fogli di registrazione sporchi o danneggiati. I fogli devono essere adeguatamente protetti. <p>In caso di danneggiamento di un foglio recante registrazioni, i conducenti devono collegare il foglio danneggiato al foglio di riserva utilizzato per sostituirlo.</p> <ol style="list-style-type: none"> I conducenti devono utilizzare i fogli di registrazione ogni giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione non deve essere ritirato prima della fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il ritiro non sia autorizzato in altro modo. Nessun foglio di registrazione può essere utilizzato per coprire un periodo più lungo di quello a cui è destinato. Quando, a causa dell'assenza dal veicolo, il conducente non è in grado di utilizzare l'attrezzatura di cui è dotato il veicolo, i periodi di tempo indicati al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d), devono essere registrati sul foglio, manualmente, mediante registrazione automatica o con altri mezzi, in modo leggibile e senza sporcare il foglio. <p>I conducenti devono modificare i fogli di registrazione, se necessario, nel caso in cui vi sia più di un conducente a bordo del veicolo, in modo che le informazioni di cui al capitolo II, paragrafi da 1 a 3, dell'allegato I siano registrate sul foglio di registrazione del conducente che sta effettivamente guidando.</p> <ol style="list-style-type: none"> I conducenti devono: 	<p>Articolo 34</p> <p>Utilizzo di carte del conducente e fogli di registrazione</p> <p>▼M1</p> <ol style="list-style-type: none"> I conducenti devono utilizzare i fogli di registrazione o le carte del conducente ogni giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente non possono essere ritirati prima della fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il ritiro non sia altrimenti autorizzato o sia necessario per entrare nel simbolo del Paese dopo aver attraversato una frontiera. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente può essere utilizzato per coprire un periodo più lungo di quello a cui è destinato. <p>▼B</p> <ol style="list-style-type: none"> I conducenti devono proteggere adeguatamente i fogli di registrazione o le carte del conducente e non devono utilizzare fogli di registrazione o carte del conducente sporchi o danneggiati. Quando, a causa dell'assenza dal veicolo, un conducente non è in grado di utilizzare il tachigrafo montato sul veicolo, i periodi di tempo di cui al paragrafo 5, lettera b), punti ii), iii) e iv), devono essere rispettati: <ol style="list-style-type: none"> se il veicolo è dotato di un tachigrafo analogico, essere inseriti sul foglio di registrazione, manualmente, mediante registrazione automatica o con altri mezzi, in modo leggibile e senza sporcare il foglio di registrazione; oppure se il veicolo è dotato di un tachigrafo digitale, viene inserito nella carta del conducente utilizzando la funzione di inserimento manuale prevista dal tachigrafo. <p>Gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentare moduli che attestino le loro attività quando sono lontani dal veicolo.</p>

<p>- assicurarsi che l'ora registrata sul foglio corrisponda all'ora ufficiale del Paese di immatricolazione del veicolo,</p> <p>- azionare i meccanismi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:</p> <p>(a) sotto il cartello: tempo di guida;</p> <p>(b) sotto il segno: tutti gli altri periodi di lavoro;</p> <p>(c) sotto il segno : altri periodi di disponibilità, cioè:</p> <p>- il tempo di attesa, ossia il periodo in cui i conducenti devono rimanere al proprio posto di lavoro solo per rispondere a eventuali chiamate per iniziare o riprendere la guida o per svolgere altri lavori,</p> <p>- il tempo trascorso accanto al conducente mentre il veicolo è in movimento,</p> <p>- tempo trascorso su una cuccetta mentre il veicolo è in movimento;</p> <p>(d) sotto il segno: pause di lavoro e periodi di riposo giornalieri.</p> <p>4. Ogni Stato membro può consentire che tutti i periodi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b) e c), siano registrati sotto il segno sui fogli di registrazione utilizzati per i veicoli immatricolati nel suo territorio.</p> <p>5. Ogni membro dell'equipaggio deve inserire le seguenti informazioni sul proprio foglio di registrazione:</p> <p>(a) all'inizio dell'utilizzo del foglio - il suo cognome e nome;</p> <p>(b) la data e il luogo in cui inizia l'uso del foglio e la data e il luogo in cui tale uso termina;</p> <p>(c) il numero di immatricolazione di ogni veicolo a cui è assegnato, sia all'inizio del primo viaggio registrato sul foglio e poi, in caso di cambio di veicolo, durante l'utilizzo del foglio;</p> <p>(d) la lettura del contachilometri:</p> <p>- all'inizio del primo viaggio registrato sul foglio,</p> <p>- alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio,</p> <p>- in caso di cambio di veicolo durante una giornata lavorativa (lettura sul veicolo a cui era assegnato e lettura sul veicolo a cui sarà assegnato);</p> <p>(e) l'ora di ogni cambio di veicolo.</p> <p>6. L'apparecchiatura deve essere progettata in modo tale che un agente autorizzato al controllo, se necessario dopo l'apertura dell'apparecchiatura, possa leggere le registrazioni relative alle nove ore precedenti il momento del controllo senza deformare, danneggiare o sporcare in modo permanente il foglio.</p> <p>L'apparecchiatura deve inoltre essere progettata in modo tale da poter verificare, senza aprire la custodia, che le registrazioni siano in corso.</p> <p>7. Su richiesta degli agenti preposti al controllo, il conducente deve essere in grado di esibire i fogli di registrazione della settimana in corso e, in ogni caso, dell'ultimo giorno della settimana precedente in cui ha guidato.</p>	<p>4. Se a bordo di un veicolo dotato di tachigrafo digitale vi è più di un conducente, ciascuno di essi deve assicurarsi che la propria carta del conducente sia inserita nella fessura corretta del tachigrafo.</p> <p>Se a bordo di un veicolo dotato di tachigrafo analogico si trova più di un conducente, questi deve modificare i fogli di registrazione come necessario, in modo che le informazioni pertinenti siano registrate sul foglio di registrazione del conducente che sta effettivamente guidando.</p> <p>5. I conducenti devono:</p> <p>(a) garantire che l'ora registrata sul foglio di registrazione corrisponda all'ora ufficiale del Paese di immatricolazione del veicolo;</p> <p>(b) azionare i meccanismi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:</p> <p>(i) sotto il segno  : tempo di guida,</p> <p>(ii) sotto il segno  : "altri lavori", che significa qualsiasi attività diversa dalla guida, come definita all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche qualsiasi lavoro per lo stesso o un altro datore di lavoro all'interno o all'esterno del settore dei trasporti,</p> <p>(iii) sotto il segno  : "disponibilità", come definito all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, ▼M1</p> <p>(iv) sotto il segno  : pause, riposi, ferie annuali o congedi per malattia, ▼M1</p> <p>(v) sotto il segno "traghetto/treno": In aggiunta al segno  : il periodo di riposo trascorso su un traghetto o un treno, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006. ▼B</p> <p>6. Ogni conducente di un veicolo dotato di tachigrafo analogico deve inserire le seguenti informazioni sul proprio foglio di registrazione:</p> <p>(a) all'inizio dell'utilizzo del foglio di registrazione - il suo cognome e nome;</p> <p>(b) la data e il luogo in cui inizia l'uso del foglio di registrazione e la data e il luogo in cui tale uso termina;</p> <p>(c) il numero di immatricolazione di ciascun veicolo a cui il conducente è assegnato, sia all'inizio del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione sia, in caso di cambio di veicolo, durante l'utilizzo del foglio di registrazione;</p> <p>(d) la lettura del contachilometri:</p> <p>(i) all'inizio del primo viaggio registrato sul foglio di registrazione,</p> <p>(ii) al termine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio di registrazione,</p> <p>(iii) in caso di cambio di veicolo durante una giornata lavorativa, il valore del primo veicolo a cui il conducente è stato assegnato e il valore del veicolo successivo;</p> <p>(e) l'ora di ogni cambio di veicolo; ▼M1</p> <p>(f) i simboli dei Paesi in cui è iniziato e terminato il periodo di lavoro giornaliero. Il conducente deve inoltre inserire il simbolo del Paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. Questa prima sosta deve essere</p>
--	--

effettuata nell'area di sosta più vicina possibile alla frontiera o dopo di essa. Se l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene a bordo di un traghetto o di un treno, il conducente deve apporre il simbolo del Paese nel porto o nella stazione di arrivo.

▼M1

7. Il conducente deve inserire nel tachigrafo digitale i simboli dei Paesi in cui è iniziato e terminato il periodo di lavoro giornaliero.

A partire dal 2 febbraio 2022, il conducente deve anche inserire il simbolo del Paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della prima sosta del conducente in tale Stato membro. Questa prima sosta deve essere effettuata nell'area di sosta più vicina possibile alla frontiera o dopo di essa. Se l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene a bordo di un traghetto o di un treno, il conducente deve apporre il simbolo del Paese nel porto o nella stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono richiedere ai conducenti di veicoli che effettuano operazioni di trasporto all'interno del loro territorio di aggiungere specifiche geografiche più dettagliate al simbolo del paese, a condizione che tali Stati membri abbiano notificato tali specifiche geografiche dettagliate alla Commissione prima del 1° aprile 1998.

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati relativi all'ubicazione in conformità all'articolo 8.

Articolo 35

Carte del conducente e fogli di registrazione danneggiati

1. In caso di danneggiamento di un foglio di registrazione o di una carta del conducente, i conducenti devono conservare il foglio di registrazione o la carta del conducente danneggiati e il foglio di registrazione di riserva utilizzato per sostituirli.
2. In caso di danneggiamento, malfunzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve:
 - (a) all'inizio del viaggio, stampare i dettagli del veicolo che sta guidando e inserire in tale stampa:
 - (i) i dati che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la sua firma;
 - (ii) i periodi di cui ai punti (ii), (iii) e (iv) dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b);
 - (b) alla fine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dal tachigrafo, registrare eventuali periodi di altro lavoro, disponibilità e riposo presi dopo la stampa effettuata all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e segnare su tale documento i dati che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

Articolo 36

Registri che il conducente deve portare con sé

1. Se il conducente guida un veicolo dotato di tachigrafo analogico, deve essere in grado di esibire, su richiesta di un agente di controllo autorizzato, il tachigrafo:
 - (i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati dal conducente nei 28 giorni precedenti,

	<p>(ii) la carta del conducente, se in possesso, e (iii) tutte le registrazioni manuali e i tabulati effettuati nel giorno corrente e nei 28 giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>2. Se il conducente guida un veicolo dotato di tachigrafo digitale, deve essere in grado di esibire, su richiesta di un funzionario di controllo autorizzato, il tachigrafo digitale: (i) la sua carta del conducente, (ii) tutte le registrazioni e le stampe manuali effettuate nel giorno corrente e nei 28 giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 561/2006, (iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto (ii) durante il quale ha guidato un veicolo dotato di tachigrafo analogico.</p> <p>3. Un agente di controllo autorizzato può verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006 mediante l'analisi dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati registrati dal tachigrafo o dalla carta del conducente o, in mancanza, di qualsiasi altro documento giustificativo che giustifichi la non conformità a una disposizione, come l'articolo 29, paragrafo 2, e l'articolo 37, paragrafo 2, del presente regolamento.</p>
Malfunzionamento delle apparecchiature	
<p>Articolo 16</p> <p>1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'attrezzatura, il datore di lavoro deve farla riparare da un installatore o da un'officina autorizzata, non appena le circostanze lo consentano.</p> <p>Se il veicolo non è in grado di tornare alla sede entro un periodo di una settimana calcolato dal giorno del guasto o della scoperta del funzionamento difettoso, la riparazione dovrà essere effettuata durante il tragitto.</p> <p>Le misure adottate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 19 possono conferire alle autorità competenti il potere di vietare l'uso del veicolo nei casi in cui la rottura o il funzionamento difettoso non siano stati corretti come previsto dai commi precedenti.</p> <p>2. Quando l'apparecchiatura è fuori servizio o funziona in modo difettoso, i conducenti devono segnare sul foglio o sui fogli di registrazione, o su un foglio temporaneo da allegare al foglio di registrazione, tutte le informazioni relative ai vari periodi di tempo che non vengono registrate correttamente dall'apparecchiatura.</p>	<p>Articolo 37</p> <p>Procedure in caso di malfunzionamento delle apparecchiature</p> <p>1. In caso di guasto o di funzionamento difettoso di un tachigrafo, l'impresa di trasporto deve farlo riparare da un installatore o da un'officina autorizzata, non appena le circostanze lo consentano.</p> <p>Se il veicolo non può tornare alla sede dell'impresa di trasporto entro una settimana dal giorno del guasto o della scoperta del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il tragitto.</p> <p>Le misure adottate dagli Stati membri a norma dell'articolo 41 conferiscono alle autorità competenti il potere di vietare l'uso del veicolo nei casi in cui il guasto o il funzionamento difettoso non sia stato riparato come previsto dal primo e dal secondo comma del presente paragrafo, nella misura in cui ciò è conforme alla legislazione nazionale dello Stato membro interessato.</p> <p>2. Quando il tachigrafo è fuori uso o malfunzionante, il conducente deve contrassegnare i dati che ne consentono l'identificazione (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma, nonché le informazioni relative ai vari periodi di tempo che non vengono più registrati o stampati correttamente dal tachigrafo: (a) sul foglio o sui fogli di registrazione, o (b) su un foglio temporaneo da allegare al foglio di registrazione o da conservare insieme alla carta del conducente.</p>

Tabella 8: Panoramica comparativa del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del regolamento (UE) n. 165/2014