



Roma, 9 maggio 2018

**Circolare n. 97/2018**

**Oggetto: Autotrasporto – Tachigrafo intelligente – Obbligo di installazione dal 15 giugno 2019 – Regolamento UE n. 502 del 28.2.2018, su GUCE L85 del 28.3.2018.**

Come è noto, la normativa europea ha introdotto i *tachigrafi intelligenti* che prevedono una connessione al sistema di navigazione satellitare, una comunicazione remota con le Autorità di controllo e una eventuale interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti (Reg. 165/2014).

I *tachigrafi intelligenti* dovranno essere installati sui veicoli di nuova immatricolazione a partire dal 15 giugno 2019, secondo quanto previsto dal Regolamento di esecuzione indicato in oggetto. Entro il 2034 gli Stati Membri avranno l'obbligo di dotare le Autorità di controllo degli strumenti per la comunicazione in remoto con i tachigrafi, in modo da verificare quelli potenzialmente manomessi o usati impropriamente. Fino ad allora tale controllo sarà facoltativo.

Si rammenta che il tachigrafo registra distanza percorsa e velocità del veicolo, misurazione del tempo, punti di posizione nel luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero, nel luogo raggiunto ogni tre ore di guida consecutiva e nel luogo di termine del periodo di lavoro giornaliero, identità del conducente, attività del conducente, dati di controllo, di calibratura e di riparazione, inclusa l'identificazione dell'officina, anomalie e guasti.

Daniela Dringoli  
Codirettore

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [70/2014](#)  
Allegati due  
D/gr*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/502 DELLA COMMISSIONE

del 28 febbraio 2018

**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 11 e l'articolo 12, paragrafo 7,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 165/2014 ha introdotto i tachigrafi intelligenti, ovvero tachigrafi digitali di seconda generazione che prevedono una connessione al sistema globale di navigazione satellitare (global navigation satellite system, GNSS), una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce e un'interfaccia facoltativa con i sistemi di trasporto intelligenti.
- (2) Le prescrizioni tecniche per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti sono definite nel regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione <sup>(2)</sup>.
- (3) In conformità agli articoli 8, 9 e 10 del regolamento (UE) n. 165/2014, i tachigrafi montati sui veicoli immatricolati per la prima volta a partire dal 15 giugno 2019 dovrebbero essere tachigrafi intelligenti. È pertanto opportuno modificare il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 per consentire che le prescrizioni tecniche ivi previste siano applicate a partire da tale data.
- (4) Al fine di conformarsi all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 165/2015, il quale stabilisce che la posizione del veicolo debba essere registrata ogni tre ore di periodo complessivo di guida, il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 dovrebbe essere modificato per consentire che le informazioni sulla posizione del veicolo siano memorizzate con una frequenza di 3 ore, utilizzando un parametro di misurazione che non possa essere resettato ed evitando confusione con il "periodo di guida continuo", che è un parametro con una funzione diversa.
- (5) L'unità elettronica di bordo può essere un'unità singola o essere costituita da più unità dislocate nel veicolo. I dispositivi GNSS e per la comunicazione dedicata a breve raggio (Dedicated Short Range Communication, DSRC) potrebbero pertanto essere posti all'interno o all'esterno del corpo centrale dell'unità elettronica di bordo. Se sono posti all'esterno, dovrebbe essere possibile che entrambi i dispositivi e il corpo centrale dell'unità elettronica di bordo siano omologati come componenti, per adeguare la procedura di omologazione del tachigrafo intelligente alle esigenze del mercato.
- (6) Le norme relative alla memorizzazione di anomalie relative a tempi contrastanti e alla regolazione dell'ora dovrebbero essere modificate per distinguere tra le regolazioni automatiche dell'ora attivate in seguito a un eventuale tentativo di manipolazione o a un malfunzionamento del tachigrafo e le regolazioni dell'ora dovute ad altri motivi, come per esempio la manutenzione.
- (7) Gli identificatori dei dati dovrebbero essere in grado di distinguere i dati scaricati da un tachigrafo intelligente da quelli scaricati da un tachigrafo di generazione precedente.

<sup>(1)</sup> GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GUL 139 del 26.5.2016, pag. 1).

- (8) Il periodo di validità della carta dell'azienda dovrebbe essere esteso da due a cinque anni, per allinearla al periodo di validità della carta del conducente.
- (9) La descrizione di alcuni guasti e di alcune anomalie, la convalida dell'inserimento del luogo in cui ha inizio e/o fine del periodo di lavoro giornaliero, la necessità del consenso del conducente all'uso dell'interfaccia del sistema di trasporto intelligente (ITS) per quanto riguarda i dati trasmessi dall'unità elettronica di bordo attraverso la rete del veicolo e altre questioni tecniche dovrebbero essere meglio definite.
- (10) Per garantire che la certificazione dei sigilli dei tachigrafi sia aggiornata, questi dovrebbero essere adeguati ai nuovi standard di sicurezza dei sigilli meccanici utilizzati sui tachigrafi.
- (11) Il presente regolamento riguarda la costruzione, il collaudo, il montaggio e il funzionamento di sistemi che sono dotati anche di apparecchiature radio disciplinate dalla direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. Tale direttiva disciplina l'immissione sul mercato e la messa in servizio di apparecchiature elettroniche ed elettriche che utilizzano onde radio a fini di radiocomunicazione e/o radiodeterminazione a livello orizzontale, in particolare per quanto riguarda la sicurezza elettrica, la compatibilità con altri sistemi, l'accesso allo spettro radio, l'accesso ai servizi di emergenza e/o altre disposizioni delegate. Per garantire l'uso efficiente dello spettro radio, per evitare interferenze dannose, per garantire la compatibilità elettromagnetica delle apparecchiature radio e per consentire altre prescrizioni specifiche delegate, il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare le disposizioni di detta direttiva.
- (12) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799.
- (13) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 42, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 è così modificato:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) il secondo e il terzo paragrafo sono sostituiti dai seguenti:

«2. La costruzione, il collaudo, il montaggio, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti devono avere luogo in conformità alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato IC del presente regolamento.

3. Per quanto riguarda la costruzione, il collaudo, il montaggio, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione, i tachigrafi diversi dai tachigrafi intelligenti devono continuare a soddisfare, a seconda dei casi, le prescrizioni dell'allegato I del regolamento (UE) n. 165/2014 o dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio (\*);

---

(\* ) Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).»;

b) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

«5. Il presente regolamento non pregiudica le disposizioni della direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).»;

---

(\* ) Direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE (GU L 153 del 22.5.2014, pag. 62).

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) la definizione 3 è sostituita dalla seguente:

«3) “fascicolo informativo”, il fascicolo completo, in forma elettronica o cartacea, contenente tutte le informazioni fornite dal fabbricante o dal suo mandatario all'autorità di omologazione ai fini dell'omologazione di un tachigrafo o di un suo componente, compresi i certificati di cui all'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014, i risultati delle prove di cui all'allegato IC del presente regolamento, nonché disegni, fotografie e altri documenti pertinenti;»;

---

<sup>(1)</sup> Direttiva 2014/53/EU del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE (GU L 153 del 22.5.2014, pag. 62).

b) la definizione 7 è sostituita dalla seguente:

«7) “tachigrafo intelligente” o “tachigrafo di seconda generazione”, un tachigrafo digitale conforme agli articoli 8, 9 e 10 del regolamento (UE) n. 165/2014, nonché all'allegato IC del presente regolamento;»;

c) la definizione 8 è sostituita dalla seguente:

«8) “componente del tachigrafo”, uno dei seguenti elementi: l'unità elettronica di bordo, il sensore di movimento, il foglio di registrazione, il dispositivo esterno del GNSS e il dispositivo esterno di diagnosi precoce remota;»;

d) è aggiunta la seguente definizione 10:

«10) “unità elettronica di bordo”, il tachigrafo escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento.

Può trattarsi di un'unità singola o di più unità dislocate nel veicolo e comprende un'unità di elaborazione, una memoria di dati, una funzione di misurazione del tempo, due dispositivi di interfaccia per carte intelligenti (smart card) per il conducente e il secondo conducente, una stampante, un dispositivo di visualizzazione, connettori e dispositivi per l'immissione dei dati da parte dell'utilizzatore, un ricevitore GNSS e un dispositivo di comunicazione remota.

L'unità elettronica di bordo può essere costituita dai seguenti componenti soggetti a omologazione:

- unità elettronica di bordo come componente singolo (comprendente il ricevitore GNSS e il dispositivo di comunicazione remota);
- corpo centrale dell'unità elettronica di bordo (comprendente il dispositivo di comunicazione remota) e dispositivo GNSS esterno;
- corpo centrale dell'unità elettronica di bordo (comprendente il ricevitore GNSS) e dispositivo esterno di comunicazione remota;
- corpo centrale dell'unità elettronica di bordo, ricevitore GNSS esterno e dispositivo esterno di comunicazione remota.

Se l'unità elettronica di bordo è costituita da più unità dislocate nel veicolo, il suo corpo centrale è costituito dall'unità che contiene l'unità di elaborazione, la memoria di dati e la funzione di misurazione del tempo.

Per “unità elettronica di bordo (VU)” si può intendere sia “unità elettronica di bordo”, sia “corpo centrale dell'unità elettronica di bordo”.»;

3) all'articolo 6, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Tuttavia, l'allegato IC si applica a decorrere dal 15 giugno 2019, ad eccezione dell'appendice 16, la quale si applica a decorrere dal 2 marzo 2016.»;

4) l'allegato IC è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;

5) l'allegato II è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

#### Articolo 2

#### Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il 28 febbraio 2018

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/799 DELLA COMMISSIONE

del 18 marzo 2016

**che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 11 e l'articolo 12, paragrafo 7,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 165/2014 ha introdotto tachigrafi digitali di seconda generazione, detti «tachigrafi intelligenti», che includono una connessione al sistema globale di navigazione satellitare (*global navigation satellite system* = GNSS), una comunicazione remota a fini di diagnosi precoce e un'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti. È opportuno stabilire le specifiche per i requisiti tecnici per la costruzione dei tachigrafi intelligenti.
- (2) Lo strumento di diagnosi precoce remota istituito dall'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014 dovrebbe trasmettere ad un agente che effettua controlli su strada i dati del tachigrafo digitale e le informazioni relative ai pesi e al peso per asse del veicolo combinato completo (motrice e rimorchi o semirimorchi), a norma della direttiva 96/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. Ciò dovrebbe consentire un controllo efficace e rapido dei veicoli da parte delle autorità preposte con un numero ridotto di dispositivi elettronici nella cabina del veicolo.
- (3) In conformità alla direttiva 96/53/CE, lo strumento di diagnosi precoce remota dovrebbe utilizzare le norme CEN DSRC <sup>(3)</sup> di cui alla medesima, nella banda di frequenza 5795-5805 MHz. Siccome tale banda di frequenza è utilizzata anche per il pedaggio elettronico e al fine di evitare interferenze tra le applicazioni del pedaggio e le applicazioni del controllo, gli agenti preposti al controllo non dovrebbero utilizzare il dispositivo di diagnosi precoce remota presso i caselli autostradali.
- (4) Al fine di affrontare le attuali vulnerabilità, con il tachigrafo intelligente è opportuno introdurre nuovi meccanismi di sicurezza per mantenere il livello di sicurezza del tachigrafo digitale. Una delle vulnerabilità è l'assenza di date di scadenza dei certificati digitali. Al fine di conformarsi alle migliori pratiche in materia di sicurezza, si raccomanda di evitare l'uso di certificati digitali privi di data di scadenza. Il periodo di validità in condizioni di funzionamento normali delle unità elettroniche di bordo dovrebbe essere di 15 anni a decorrere dalla data di rilascio dei relativi certificati digitali. Le unità elettroniche di bordo dovrebbero essere sostituite dopo tale periodo di validità.

<sup>(1)</sup> GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

<sup>(3)</sup> Norme sulla comunicazione dedicata a corto raggio del comitato europeo di normazione (CEN) EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

- (5) La trasmissione di informazioni sicure e affidabili sul posizionamento è un elemento essenziale dell'efficacia di funzionamento dei tachigrafi intelligenti. Al fine di migliorare la sicurezza del tachigrafo intelligente è pertanto opportuno garantirne la compatibilità con i servizi a valore aggiunto offerti dal programma Galileo specificati nel regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (6) A norma dell'articolo 8, paragrafo 1, dell'articolo 9, paragrafo 1, e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, i meccanismi di sicurezza introdotti da tale regolamento si dovrebbero applicare 36 mesi dopo l'entrata in vigore degli atti di esecuzione necessari, per consentire ai fabbricanti di sviluppare la nuova generazione di tachigrafi intelligenti e di ricevere le schede di omologazione dalle autorità competenti.
- (7) In conformità al regolamento (UE) n. 165/2014, i veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro 36 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento della Commissione dovrebbero essere dotati di un tachigrafo intelligente conforme alle prescrizioni del medesimo. In ogni caso, 15 anni dopo la data di applicazione di tali requisiti, tutti i veicoli circolanti in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione dovrebbero essere dotati di un tachigrafo intelligente conforme.
- (8) Il regolamento (CE) n. 68/2009 della Commissione <sup>(2)</sup> autorizzava, per un periodo di transizione conclusosi il 31 dicembre 2013, l'impiego di un adattatore per consentire l'installazione dei tachigrafi sui veicoli delle categorie M1 e N1. A causa delle difficoltà tecniche connesse all'individuazione di un'alternativa all'impiego dell'adattatore, gli esperti dell'industria automobilistica e dei tachigrafi, insieme alla Commissione, hanno concluso che non era fattibile nessuna soluzione alternativa all'adattatore che non comportasse costi elevati per l'industria, che sarebbero sproporzionati rispetto alle dimensioni del mercato. L'impiego dell'adattatore nei veicoli delle categorie M1 ed N1 dovrebbe pertanto essere autorizzato a tempo indeterminato.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 42, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

### Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento reca le disposizioni necessarie all'applicazione uniforme dei seguenti aspetti riguardanti i tachigrafi:
  - a) registrazione della posizione del veicolo in determinati punti nel corso del periodo di lavoro giornaliero del conducente;
  - b) diagnosi precoce remota di eventuali manomissioni o uso improprio dei tachigrafi intelligenti;
  - c) interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti;
  - d) le prescrizioni amministrative e tecniche per le procedure di omologazione dei tachigrafi, compresi i meccanismi di sicurezza.
2. La costruzione, il collaudo, l'installazione, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti soddisfano le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1C del presente regolamento.
3. Per quanto riguarda la costruzione, il collaudo, l'installazione, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione, i tachigrafi diversi dai tachigrafi intelligenti continuano a soddisfare le prescrizioni dell'allegato 1 o dell'allegato 1B, secondo i casi, del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo all'attuazione e all'esercizio dei sistemi europei di radionavigazione via satellite e che abroga il regolamento (CE) n. 876/2002 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 68/2009 della Commissione, del 23 gennaio 2009, che adegua per la nona volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 21 del 24.1.2009, pag. 3).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).

4. A norma dell'articolo 10 *quinquies* della direttiva 96/53/CE, il dispositivo di diagnosi precoce remota trasmette anche i dati sul peso forniti da un sistema di pesatura interno di bordo, ai fini della rapida individuazione delle frodi.

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) «tachigrafo digitale» o «tachigrafo di prima generazione», un tachigrafo digitale diverso da un tachigrafo intelligente;
- 2) «dispositivo esterno del GNSS», un dispositivo comprendente il ricevitore GNSS, quando l'unità elettronica di bordo non è un'unità singola, nonché gli altri componenti necessari per proteggere la comunicazione dei dati sulla posizione al resto dell'unità elettronica di bordo;
- 3) «fascicolo informativo», il fascicolo completo, in forma elettronica o cartacea, contenente tutte le informazioni fornite dal fabbricante o dal suo mandatario all'autorità di omologazione ai fini dell'omologazione di un tachigrafo o di un suo componente, compresi i certificati di cui all'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014, i risultati delle prove di cui all'allegato 1C del presente regolamento, nonché disegni, fotografie e altri documenti pertinenti;
- 4) «fascicolo di omologazione», il fascicolo informativo, in formato elettronico o cartaceo, più i documenti aggiunti dall'autorità di omologazione al fascicolo informativo nello svolgimento delle proprie funzioni, compresa la scheda di omologazione CE del tachigrafo o di un suo componente aggiunta alla fine della procedura di omologazione;
- 5) «indice del fascicolo di omologazione», il documento in cui è elencato il contenuto numerato del fascicolo di omologazione, che ne identifica tutte le parti pertinenti. Il formato di tale documento distingue le fasi successive della procedura di omologazione CE, incluse le date delle revisioni e degli aggiornamenti del fascicolo;
- 6) «dispositivo di diagnosi precoce remota», le dotazioni dell'unità elettronica di bordo utilizzate per svolgere controlli su strada mirati;
- 7) «tachigrafo intelligente» o «tachigrafo di seconda generazione», un tachigrafo digitale conforme agli articoli 8, 9 e 10 del regolamento (UE) n. 165/2014, nonché all'allegato 1C del presente regolamento;
- 8) «componente del tachigrafo» o «componente», uno dei seguenti elementi: l'unità elettronica di bordo, il sensore di movimento, la carta tachigrafica, il foglio di registrazione, il dispositivo esterno del GNSS e il dispositivo di diagnosi precoce remota;
- 9) «autorità di omologazione», l'autorità di uno Stato membro preposta all'omologazione del tachigrafo o dei suoi componenti, alla procedura di autorizzazione, al rilascio e, se del caso, alla revoca delle schede di omologazione, che agisce in qualità di punto di contatto per le autorità di omologazione degli altri Stati membri e che garantisce che i fabbricanti adempiano i loro obblighi relativamente alla conformità alle prescrizioni del presente regolamento.

## Articolo 3

### Servizi basati sulla localizzazione

1. I fabbricanti garantiscono la compatibilità dei tachigrafi intelligenti con i servizi di posizionamento offerti dai sistemi Galileo e EGNOS (il servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria).
2. Oltre ai sistemi di cui al paragrafo 1, i fabbricanti possono anche scegliere di assicurare la compatibilità con altri sistemi di navigazione satellitare.

*Articolo 4***Procedura di omologazione di un tachigrafo e dei componenti di un tachigrafo**

1. Il fabbricante o il suo mandatario presenta una domanda di omologazione di un tachigrafo o di uno dei suoi componenti o di un gruppo di componenti alle autorità di omologazione designate da ciascuno Stato membro. Tale domanda consiste in un fascicolo informativo contenente le informazioni relative a ciascuno dei componenti interessati, comprese, se del caso, le schede di omologazione di altri componenti necessari per completare il tachigrafo, nonché ogni altro documento pertinente.
2. Uno Stato membro rilascia l'omologazione per i tachigrafi, i componenti o i gruppi di componenti conformi alle prescrizioni amministrative e tecniche di cui all'articolo 1, paragrafo 2 o 3, secondo i casi. In tal caso l'autorità di omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione conforme al modello di cui all'allegato II del presente regolamento.
3. L'autorità di omologazione può chiedere al fabbricante o al suo mandatario di fornire ulteriori informazioni.
4. Il fabbricante o il suo mandatario mette a disposizione delle autorità di omologazione, nonché degli organismi responsabili del rilascio dei certificati di cui all'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014, tutti i tachigrafi o i relativi componenti necessari a garantire lo svolgimento soddisfacente della procedura di omologazione.
5. Qualora il fabbricante o il suo mandatario chieda l'omologazione di determinati componenti o gruppi di componenti di un tachigrafo, egli fornisce alle autorità di omologazione gli altri componenti, già omologati, nonché le altre parti necessarie per la costruzione del tachigrafo completo, al fine di consentire loro di effettuare le prove necessarie.

*Articolo 5***Modifiche delle omologazioni**

1. Il fabbricante o il suo mandatario informa senza indugio le autorità di omologazione che hanno rilasciato l'omologazione iniziale, in merito alle eventuali modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione che sono registrati nel fascicolo informativo e presenta una domanda di modifica dell'omologazione.
2. Le autorità di omologazione possono rivedere o estendere un'omologazione esistente oppure rilasciare una nuova omologazione, secondo la natura e le caratteristiche delle modifiche.

Si procede a una «revisione» quando l'autorità di omologazione ritiene che le modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione siano di lieve entità. In tali casi, l'autorità di omologazione rilascia i documenti rivisti del fascicolo informativo, precisando la natura delle modifiche apportate e la data della loro approvazione. Una versione aggiornata del fascicolo informativo in una forma consolidata, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche apportate, è sufficiente a soddisfare questa prescrizione.

Si procede a un'«estensione» quando l'autorità di omologazione ritiene che le modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione siano sostanziali. In tali casi, l'autorità di omologazione può ritenere necessario che siano effettuate nuove prove e ne informa il fabbricante o il suo mandatario. Se i risultati di tali prove sono soddisfacenti, l'autorità di omologazione rilascia una scheda di omologazione rivista recante un numero che identifica l'estensione rilasciata. La scheda di omologazione riporta il motivo dell'estensione e la data del rilascio.

3. L'indice del fascicolo informativo indica la data dell'ultima estensione o dell'ultima revisione dell'omologazione o la data dell'ultimo consolidamento della versione aggiornata dell'omologazione.

4. Una nuova omologazione è necessaria quando le modifiche richieste del tachigrafo omologato o dei suoi componenti comporterebbero il rilascio di un nuovo certificato di sicurezza o di interoperabilità.

*Articolo 6*

**Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal 2 marzo 2016.

Tuttavia, gli allegati si applicano a decorrere dal 2 marzo 2019, ad eccezione dell'appendice 16 che si applica a decorrere dal 2 marzo 2016.

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

Fatto a Bruxelles, il 18 marzo 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATI OMISSIS