

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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾.
- (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. 165/2014, 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.

⁽¹⁾ GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1.

⁽²⁾ 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).

