

Roma, 1 marzo 2010

Object: Consultation paper. Revision of the Community legislation on the recording equipment in road transport (tachographs)

Le risposte ai quesiti sono basate sulla necessità di ottenere il massimo rispetto delle norme con un apparecchio più facile da usare e più agevole da controllare, tenendo conto del fatto che le norme esistenti sono sufficienti. Non ne servono dunque di nuove ma è necessario che vengano rispettate. Si deve tener conto però della necessità/opportunità di:

- **poter contare su un'elasticità di comportamento nel rispetto della normativa generale, indispensabile per evitare che le norme divengano fattori di riduzione della redditività imprenditoriale;**
- **poter evitare procedure normative complesse e lunghe;**
- **poter pervenire ad un'uniformazione la più avanzata possibile delle apparecchiature di bordo;**
- **poter evitare costi aggiuntivi per apparecchiature e per il loro utilizzo;**
- **poter contare su un apparato di plancia il più semplice possibile.**

IL PRESIDENTE

F.TO Eleuterio Arcese

Allegato

ALLEGATO

Quesito n. 1

“E’ importante che le apparecchiature dei vari costruttori funzionino esattamente alla stessa maniera? Oppure sarebbe preferibile indicare solo le prescrizioni essenziali delle apparecchiature lasciando ai costruttori un certo margine di manovra per sviluppare soluzioni e perfezionarle?”

La Legislazione in vigore prevede prescrizioni tecniche molto dettagliate dell’apparecchiatura che se sono utili per i controlli e per gli autisti che cambiano veicolo, lasciano ai costruttori pochi margini di manovra.

Risposta E’ importante mantenere prescrizioni tecniche unificate/standardizzate per la registrazione, lo scarico e la gestione dei dati.

Quesito n. 2

“La nuova legislazione dovrebbe prevedere il montaggio dell’apparecchiatura insieme alle altre (pagamento pedaggi, controllo della velocità, ad esempio?) in un unico box nella plancia e perché? Sarebbe interessante per la gestione delle flotte, o per altre motivazioni come la sicurezza del trasporto o per un più agevole controllo, o per avere una funzione di localizzazione e controllo in tempo reale?”

La Commissione già prevede per ITS (Intelligent Transport System) lo sviluppo di una plancia dedicata alle differenti categorie di ITS (gestione del traffico, delle flotte e sistemi informativi e di navigazione ed altro).

Risposta Gravare l’apparecchiatura di numerose funzioni potrebbe renderla complicata da usare e soggetta a maggiori problematiche funzionali a discapito dei trasportatori. E’ senz’altro preferibile che il cronotachigrafo resti un apparecchio indipendente, eventualmente in grado di comunicare con altre apparecchiature di bordo.

Quesito n. 3

“Lo scarico a distanza dei dati dal tachigrafo digitale, deve essere incoraggiato? Una Regolamentazione è il sistema migliore per facilitare una diffusione generalizzata di tale sistema?”

Le apparecchiature necessarie per lo scarico a distanza sono disponibili e consentono una riduzione dei costi amministrativi che bilanciano i costi della apparecchiatura stessa.

Risposta Lo scarico a distanza è una soluzione vantaggiosa.

Quesito n. 4

“Qual è la vostra esperienza in merito alla velocità di scarico a distanza e quali difficoltà avete incontrato?”

Normalmente il tempo necessario per l'operazione è di pochi minuti.

Risposta Approccio complicato all'utilizzo del software. Tempo di scarico dati: pochi minuti.

Quesito n. 5

“Come l'apparecchiatura dovrebbe essere cambiata per avere un controllo più efficiente? Potrebbe essere previsto un controllo del veicolo in movimento al fine di ridurre i costi amministrativi per le imprese ed il personale di controllo?”

Se fosse possibile la trasmissione dei dati dal veicolo in movimento a quello di controllo, sarebbe possibile evitare fermate e controlli a terra specialmente per alcuni parametri sensibili come inserimento della carta, tachigrafo posizionato sulla guida etc.

Risposta Sarebbe auspicabile prevedere un controllo del mezzo e degli eventi (anche tramite interfaccia con altri apparecchi), fatto che porterebbe vantaggi nella gestione dei mezzi e dei viaggi, riducendo al minimo i tempi dei controlli.

Quesito n. 6

“Il livello di sicurezza delle apparecchiature e dell'affidabilità dei dati è proporzionale all'inserimento del tachigrafo digitale? Sarebbe opportuna un'altra fonte indipendente come ad esempio il sistema GPS Galileo?”

Il tachigrafo digitale ha aumentato la sicurezza e l'affidabilità. Però la telematica progredisce anche se esistono problemi crescenti specialmente in fatto di interoperabilità.

Risposta Lo strumento digitale garantisce livelli adeguati di affidabilità e sicurezza dei dati. In ogni caso va sempre ricercata la più ampia interoperabilità con altri sistemi.

Quesito n. 7

“Nel caso in cui un veicolo è usato solo occasionalmente nell'ambito del Regolamento 561/2006 (orario di guida e di riposo), ad esempio quando eccede solo di tanto in tanto il chilometraggio massimo o nelle altre eccezioni, sarebbe possibile usare sistemi diversi di registrazione?”

La regolamentazione prevede una serie di eccezioni alle quali si aggiungono anche eccezioni previste dagli Stati membri. Si sono registrate lamentele da parte di chi non ha come attività principale quella della guida o in caso di altre eccezioni. Il montaggio e l'utilizzo del tachigrafo comporta in questi casi costi amministrativi elevati.

Risposta. No, trattandosi di sicurezza della circolazione non è opportuno prevedere sistemi diversi di registrazione.

Quesito n. 8

“Quale opzione è da preferire tra le seguenti?

- a) Non c'è necessità di una nuova apparecchiatura di registrazione. Tutti i futuri sviluppi devono essere impostati al raggiungimento di una piena interoperabilità;
- b) previsione di una nuova generazione di apparecchiature a condizione che l'ultima carta del guidatore o altre parti dell'apparecchiatura, possano essere usate sia con l'attuale tachigrafo digitale, sia con la nuova generazione. In questo caso quali parti dovrebbero essere compatibili tra la nuova generazione di tachigrafi e quella attuale digitale?
- c) Previsione di una nuova generazione senza condizioni di compatibilità.”

Il quesito discende dal fatto che il digitale non è compatibile con l'analogico, mentre il digitale deve essere compatibile con tutte le carte esistenti sul mercato. Però gli adattamenti al progresso tecnico delle apparecchiature di registrazione possono comportare problemi di interoperabilità di qui la necessità di introdurre una nuova generazione.

Risposta a) Il problema non sta nel prevedere nuove apparecchiature ma di rendere totalmente interoperabili quelle esistenti.

Quesito n. 9

“La legislazione deve specificare il modo in cui le nuove apparecchiature siano immesse sul mercato? Dovrebbe essere prevista la possibilità di retrofit e l'obbligo di sostituire il tachigrafo di vecchio tipo danneggiato? Quali i passi successivi per l'introduzione delle nuove apparecchiature?”

La possibilità prevista normativamente per la Commissione di adeguare al progresso tecnico le apparecchiature non prevede norme precise su tali argomenti.

Risposta Si nel retrofit e in caso di sostituzione da danneggiamento.

Quesito n. 10

“Dovrebbe essere ammessa la sperimentazione prima che sia richiesta l'approvazione per tipo? In questo caso, come dovrebbe essere limitata la sperimentazione (geograficamente, per numero di apparecchiature, durata della sperimentazione ed altro)?”

L'attuale legislazione non prevede tale possibilità.

Risposta Dovrebbe esserci sperimentazione su un numero di apparecchiature e dovrebbe essere prevista la durata della sperimentazione

Quesito n. 11

“Quale opzione è da scegliere tra le seguenti?

a) Non cambiare l'attuale situazione in ordine alla mancanza di prescrizioni specifiche sui sigilli, apparecchiature di scarico dati, apparecchiature di controllo, calibrazione degli strumenti;

b) standardizzazione opzionale;

c) legislazione comunitaria.

L'attuale legislazione non prevede nulla al riguardo.

Risposta c)

Quesito n. 12

“Quale opzione è da preferire tra le tre seguenti?”

a) La Commissione continua ad aggiornare le specifiche tecniche attraverso il sistema di Comitato;

b) la Regolamentazione prevede di assegnare ad altri Enti (CEN, CENELEC,) tale incombenza;

c) la Regolamentazione stabilisce i principi di base lasciando ai costruttori di decidere sui dettagli tecnici.”

L'attuale sistema di comitatologia che prevede l'intervento degli Stati membri e del PE, è molto laborioso e lungo.

Risposte b)

Quesito n. 13

“La credibilità-affidabilità delle officine dovrebbe essere aumentata? E se sì come?”

L'attuale legislazione prevede solo criteri di massima per la nomina delle officine di montaggio-riparazione (ad esempio con la nomina da parte dello Stato membro).

Risposta Dovrebbero aumentare i controlli sulle officine, da parte degli ufficiali metrici; ad esempio attraverso ispezioni periodiche (semestrali/annuali).

Quesito n. 14

“Quali tipi di dati dovrebbero essere inseriti manualmente dall'autista? Quale tipo di informazione dovrebbe essere automaticamente registrata? E' appropriato registrare più precisamente la posizione? (GPS – GNSS)”

L'attuale legislazione prevede che l'autista possa registrare manualmente i periodi di riposo e di pausa giornalieri quando non gli è possibile utilizzare l'apparecchiatura. Ma non è obbligatorio registrare manualmente i periodi di riposo settimanali. La legislazione, per quanto concerne la posizione, prevede che gli autisti registrino solo il Paese nel quale hanno iniziato o terminato il periodo di lavoro giornaliero.

Risposta E' opportuno prevedere una franchigia di 15 minuti in caso di interruzione dei periodi di riposo, ad esempio durante le soste negli interporti o nelle aree di servizio. In questo caso il conducente potrebbe annotare a mano la causa dell'interruzione al riposo, che lo sospende e quindi senza incorrere in sanzioni.

Quesito n. 15

“La Regolamentazione dovrebbe prevedere esplicitamente l'uso dei dati elettronici delle carte, in scambio tra i Paesi che le rilasciano?”

Lo scambio per via elettronica tra Paesi, di dati sulle carte che sono state rilasciate è cruciale ma non è attualmente previsto come obbligatorio.

Risposta Si

Quesito n. 16

“La Regolamentazione dovrebbe prevedere esplicitamente l'avvertimento sonoro all'autista sul rispetto dei tempi di guida e di riposo? La fornitura del sistema dovrebbe essere prevista come opzionale da parte dell'officina?”

Il tachigrafo digitale segnala sia i 15 minuti che mancano alla pausa, sia il momento della pausa. Però le modifiche alla legislazione possono condurre a interpretazioni sbagliate anche per le difficoltà di adeguare le apparecchiature esistenti.

Risposta Si

Questioni n. 17 e 18

“Avete altri commenti o suggerimenti da tenere in considerazione nella stesura della nuova regolamentazione? Avete da proporre altre misure per rendere l'apparato di registrazione più sicuro, più facile da usare e più agevole da controllare?”

Risposta Password personale e demo gratuiti presso gli uffici.