

## **Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)**

Concluso a Ginevra il 1° luglio 1970

Approvato dall'Assemblea federale l'8 ottobre 1999<sup>2</sup>

Ratificato con strumenti depositati dalla Svizzera il 7 aprile 2000

Entrato in vigore per la Svizzera il 4 ottobre 2000

(Stato 8 aprile 2011)

---

*Le parti contraenti,*

desiderose di favorire lo sviluppo e il miglioramento dei trasporti internazionali su strada di viaggiatori e di merci, convinte della necessità di accrescere la sicurezza della circolazione stradale, di regolamentare alcune condizioni delle prestazioni lavorative nei trasporti internazionali su strada conformemente ai principi dell'Organizzazione internazionale del lavoro e di concordare alcune misure per assicurare il rispetto di una tale regolamentazione,

*hanno convenuto quanto segue:*

### **Art. 1** Definizioni

Ai sensi del presente accordo, si intende:

- a) per «veicolo», ogni automobile o rimorchio; tale termine comprende ogni complesso di veicoli;
- b) per «automobile», ogni veicolo provvisto di un motore a propulsione, circolante su strada per proprio mezzo e che serve normalmente al trasporto su strada di persone o di merci o alla trazione su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di merci; tale termine non comprende i trattori agricoli;
- c) per «rimorchio», ogni veicolo destinato ad essere agganciato a un'automobile; tale termine comprende i semi-rimorchi;
- d) per «semi-rimorchio», ogni rimorchio destinato ad essere agganciato a un'automobile in modo tale che in parte poggi su di essa e che una parte considerevole del suo peso e del peso del suo carico sia sopportato da detta automobile;
- e) per «complesso di veicoli», i veicoli agganciati che circolano su strada come una sola unità;

RU **2003** 1765; FF **1999** 5052

<sup>1</sup> Il testo originale francese è pubblicato sotto lo stesso numero dell'ediz. franc. della presente Raccolta.

<sup>2</sup> RU **2003** 1764

- f)<sup>3</sup> per «massa massima ammissibile», la massa massima del veicolo carico, dichiarato ammissibile dall'autorità competente dello Stato nel quale il veicolo è immatricolato;
- g)<sup>4</sup> per «trasporti su strada», qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci;
- h) per «trasporto internazionale su strada», ogni trasporto su strada che comporta l'attraversamento di almeno una frontiera;
- i) per «servizi regolari», i servizi che assicurano il trasporto di persone effettuato in base a una frequenza e a un rapporto determinato, in quanto tali servizi possano prendere e depositare persone a fermate preventivamente fissate. Un regolamento di esercizio oppure documenti sostitutivi, approvati dalle autorità competenti delle parti contraenti e pubblicati dal trasportatore prima della loro applicazione, definiscono le condizioni di trasporto, in particolare la frequenza, gli orari, le tariffe e l'obbligo di trasportare, nella misura in cui tali condizioni non siano precisate da un testo legale o da un regolamento. Chiunque sia l'organizzatore dei trasporti, vengono ugualmente considerati come servizi regolari quei servizi che assicurano il trasporto di categorie determinate di persone escludendo altri viaggiatori, nella misura in cui tali servizi vengano effettuati alle condizioni indicate nel primo comma della presente definizione. I servizi di questa categoria, in particolare quelli che assicurano il trasporto dei viaggiatori al luogo di lavoro e da quest'ultimo al loro domicilio oppure il trasporto degli scolari agli istituti di insegnamento e da questi ultimi al loro domicilio, sono detti qui di seguito «servizi regolari speciali»;
- j)<sup>5</sup> per «conducente», ogni persona, salariata o no, che conduce il veicolo, anche per un periodo breve, oppure che, nel quadro delle sue funzioni, si trova a bordo del veicolo per poterlo condurre, se del caso;
- k) per «membro dell'equipaggio» oppure «membro di equipaggio», il conducente o una delle persone seguenti, sia che il conducente o dette persone siano salariati o no:
- i) l'assistente alla guida, cioè colui che accompagna il conducente al fine di assisterlo in alcune manovre e che prende abitualmente parte effettiva alle operazioni di trasporto, senza essere un conducente ai sensi del paragrafo j) del presente articolo;
  - ii) un fattorino, cioè colui che accompagna il conducente di un veicolo che trasporta persone e che di solito è incaricato di rilasciare o di controllare i biglietti o altri documenti che diano diritto ai passeggeri di viaggiare sul veicolo;

<sup>3</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>5</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

- l) per «settimana», il periodo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 di domenica;
- m)<sup>6</sup> per «riposo», qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;
- n)<sup>7</sup> per «interruzione», ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo;
- o)<sup>8</sup> per «periodo di riposo giornaliero», il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il «periodo di riposo giornaliero regolare» sia il «periodo di riposo giornaliero ridotto»:
  - «periodo di riposo giornaliero regolare»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno tre ore senza interruzione e il secondo di almeno nove ore senza interruzione,
  - «periodo di riposo giornaliero ridotto»: ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno nove ore, ma inferiore a 11 ore;
- p)<sup>9</sup> per «periodo di riposo settimanale», il periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il «periodo di riposo settimanale regolare» sia il «periodo di riposo settimanale ridotto»:
  - «periodo di riposo settimanale regolare»: ogni periodo di riposo di almeno 45 ore,
  - «periodo di riposo settimanale ridotto»: ogni periodo di riposo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto, nel rispetto di quanto stabilito all'articolo 8 paragrafo 6 dell'accordo, a una durata minima di 24 ore continuative;
- q)<sup>10</sup> per «altre mansioni», le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida» nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti. Il tempo di attesa e il tempo non dedicato alla guida trascorso in un veicolo in movimento, una nave traghetto o un treno non sono considerati «altre mansioni»;

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>7</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>8</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>9</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>10</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

- r)<sup>11</sup> per «durata di guida», la durata di guida registrata automaticamente o semiautomaticamente oppure manualmente nelle condizioni definite nel presente accordo;
- s)<sup>12</sup> per «periodo di guida giornaliero», il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;
- t)<sup>13</sup> per «periodo di guida settimanale», il periodo trascorso complessivamente alla guida nel corso di una settimana;
- u)<sup>14</sup> per «periodo di guida», il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato;
- v)<sup>15</sup> per «multipresenza»: si parla di multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza di un secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria;
- w)<sup>16</sup> per «impresa di trasporto», persona fisica o giuridica, associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o altro organismo ufficiale, dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un organismo che ne è dotato, che effettua trasporti su strada, sia per conto di terzi che per conto proprio.

#### **Art. 2<sup>17</sup>** Campo di applicazione

1. Il presente accordo si applica sul territorio di ciascuna parte contraente a qualsiasi trasporto internazionale su strada effettuato da qualsiasi veicolo immatricolato sul territorio di detta parte contraente o sul territorio di qualsiasi altra parte contraente.
2. Tuttavia, salvo accordo contrario intercorso fra le parti contraenti sul cui territorio avviene il transito, il presente accordo non si applica ai trasporti internazionali su strada effettuati a mezzo di:

<sup>11</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>12</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>13</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>14</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>15</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>16</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>17</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

- a) veicoli adibiti al trasporto di merci se la massa massima autorizzata del veicolo, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, non supera 3,5 tonnellate;
- b) veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare nove persone al massimo, conducente compreso, e sono destinati a tal fine;
- c) veicoli adibiti ai trasporti di viaggiatori in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;
- d) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;
- e) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;
- f) veicoli utilizzati per emergenze temporanee o nel corso di operazioni di salvataggio, comprese operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario;
- g) veicoli speciali adibiti ad usi medici;
- h) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;
- i) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
- j) veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;
- k) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione della parte contraente nella quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci.

**Art. 3** Applicazione di alcune disposizioni dell'accordo ai trasporti su strada effettuati da veicoli provenienti da Stati non parti contraenti

1. Ciascuna parte contraente applicherà sul suo territorio, nei confronti dei trasporti internazionali su strada effettuati da qualsiasi veicolo immatricolato sul territorio di uno Stato non parte contraente del presente accordo, disposizioni per lo meno altrettanto rigide di quelle previste dagli articoli 5–10 del presente accordo.
- 2.<sup>18</sup> a) Tuttavia, ogni parte contraente potrà, nel caso di un veicolo immatricolato in uno Stato non parte contraente del presente accordo, esigere, invece dell'apparecchio di controllo conforme alle specificazioni dell'allegato al

<sup>18</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

presente accordo, solo fogli di registrazione quotidiana compilati a mano da ogni membro dell'equipaggio per il periodo di tempo trascorso a partire dall'entrata sul territorio della prima parte contraente.

- b) A tal fine, ogni membro dell'equipaggio iscriverà sul foglio di registrazione le indicazioni relative ai suoi periodi di attività professionale e di riposo utilizzando i corrispondenti simboli grafici definiti all'articolo 12 dell'allegato al presente accordo.

#### **Art. 4**           Principi generali

Ogni parte contraente può applicare minimi più elevati o massimi più bassi di quelli previsti negli articoli 5–8. Le disposizioni del presente accordo rimangono tuttavia applicabili ai conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionali su veicoli immatricolati in un altro Stato contraente o non contraente.

#### **Art. 5**           Equipaggi

1. L'età minima dei conducenti addetti ai trasporti di merci è fissata come segue:

- a) per i veicoli, ivi compresi eventualmente i rimorchi e i semirimorchi, il cui peso massimo autorizzato è pari o inferiore a 7,5 tonnellate, 18 anni compiuti;
- b) per gli altri veicoli:
  - 21 anni compiuti, o
  - 18 anni compiuti a condizione che l'interessato sia munito di un certificato di idoneità professionale, riconosciuto da una delle parti contraenti, che ne attesti la compiuta formazione di conducente per trasporti di merci su strada. Le parti contraenti si terranno informate sul livello minimo nazionale di formazione richiesta e su altre condizioni pertinenti applicabili ai conducenti adibiti ai trasporti di merci conformemente al presente accordo.

2. I conducenti adibiti ai trasporti di viaggiatori devono avere almeno 21 anni di età.

I conducenti adibiti ai trasporti di viaggiatori su percorsi che superano un raggio di 50 chilometri dal luogo di stazionamento abituale del veicolo devono soddisfare anche una delle seguenti condizioni:

- a) avere esercitato per almeno un anno l'attività di conducente adibito al trasporto di merci mediante veicoli il cui peso massimo autorizzato sia superiore a 3,5 tonnellate;
- b) aver esercitato per almeno un anno l'attività di conducente adibito al trasporto di viaggiatori su percorsi che non superano un raggio di 50 chilometri dal luogo di stazionamento abituale del veicolo o ad altri tipi di trasporto di viaggiatori che non sono soggetti al presente accordo, sempreché l'autorità competente ritenga che essi abbiano in tal modo acquisito l'esperienza necessaria;

- c) essere muniti di un certificato di idoneità professionale, riconosciuto da una delle parti contraenti, che ne attesti la compiuta formazione di conducente per trasporti di viaggiatori su strada.

**Art. 6<sup>19</sup>** Periodi di guida

1. Il periodo di guida giornaliero di cui all'articolo 1 lettera s) del presente accordo non deve superare nove ore. Può essere esteso fino a dieci ore, ma non più di due volte nell'arco della settimana.
2. Il periodo di guida settimanale di cui all'articolo 1 lettera t) del presente accordo non può superare 56 ore.
3. Il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 ore.
4. Il periodo di guida comprende tutti i periodi trascorsi alla guida sul territorio sia delle parti contraenti che degli Stati non parti contraenti.
5. Il conducente registra fra le «altre mansioni» i periodi di cui all'articolo 1 lettera q) e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente accordo e registra i tempi di «disponibilità», di cui all'articolo 12 paragrafo 3 lettera c) dell'allegato al presente accordo. Tali dati sono inseriti manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, oppure grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

**Art. 7** Interruzioni

- 1.<sup>20</sup> Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente deve osservare un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.
- 2.<sup>21</sup> Questa interruzione conforme all'articolo 1 lettera n) del presente accordo può essere suddivisa in un'interruzione di 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti, intercalate nel periodo di guida o immediatamente dopo tale periodo, in modo da assicurare l'osservanza del paragrafo 1.
- 3.<sup>22</sup> A norma del presente articolo, il tempo di attesa e il tempo non dedicato alla guida trascorso in un veicolo in movimento, una nave traghetto o un treno non sono considerati «altre mansioni» ai sensi dell'articolo 1 lettera q) del presente accordo e potranno essere considerate «interruzioni».

<sup>19</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>20</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>21</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>22</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

4. Le interruzioni osservate a norma del presente articolo non possono essere considerate come riposo giornaliero.

**Art. 8<sup>23</sup>** Periodi di riposo

1. I conducenti rispettano i periodi di riposo giornalieri e settimanali di cui ai paragrafi o) e p) dell'articolo 1.

2. I conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno nove ore ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un riposo giornaliero ridotto.

3. In deroga alle disposizioni del paragrafo 2, in caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno nove ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.

4. Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato in modo da far risultare un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

5. Un conducente non può effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.

6. a) Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

- i) due periodi di riposo settimanale regolare; oppure
- ii) un periodo di riposo settimanale regolare ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un tempo di riposo equivalente e ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.

b) In deroga alle disposizioni del paragrafo 6 a), un conducente che effettua un singolo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, al di fuori dal servizio regolare, può rinviare il suo periodo di riposo settimanale fino al più tardi alla fine di 12 periodi di 24 ore a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:

- i) il servizio duri almeno 24 ore consecutive in una parte contraente o in un Paese terzo diverso da quello in cui il servizio ha avuto inizio; e
- ii) dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:
  - a. due periodi di riposo settimanale regolari, oppure
  - b. un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. In ogni caso la riduzione deve essere compensata da un periodo di riposo equivalente e

<sup>23</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).



ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva alla fine del periodo di deroga, e

- iii) quattro anni dopo che il Paese d'immatricolazione ha introdotto il tachigrafo digitale, il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1B dell'allegato al presente accordo; e
  - iv) dopo il 1° gennaio 2014, in caso di guida tra le 22.00 e le 6.00, il veicolo sia guidato in multipresenza oppure il periodo di guida menzionato all'articolo 7 sia ridotto a tre ore.
- c) In deroga alle disposizioni del paragrafo 6 a), in caso di multipresenza ogni conducente deve prendere un periodo di riposo settimanale di almeno 45 ore. Tale periodo può essere ridotto a un minimo di 24 ore (risposo settimanale ridotto). In ogni caso ogni riduzione deve essere compensata da un periodo di riposo equivalente e ininterrotto al più tardi nel corso della terza settimana successiva alla settimana in cui è stata presa la riduzione.

Un periodo di riposo settimanale deve cominciare al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo settimanale.

7. Qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto è attaccato a un altro periodo di riposo di almeno nove ore.

8. Se il conducente lo desidera, in trasferta i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato, per ogni conducente, delle opportune attrezzature per il riposo come previsto dal costruttore al momento della concezione del veicolo e sia in sosta.

9. Un periodo di riposo settimanale che cade in due settimane può essere conteggiato in una delle due, ma non in entrambe.

#### **Art. 8<sup>bis</sup> 24** Deroghe alle disposizioni dell'articolo 8

1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni, purché ricorrano le seguenti condizioni:

- a) la parte di riposo giornaliero fruita a terra deve poter essere antecedente o successiva alla parte di riposo giornaliero fruita a bordo della nave traghetto o del convoglio ferroviario;
- b) il periodo compreso tra le parti di riposo giornaliero deve essere quanto più possibile breve e non può in alcun caso eccedere un'ora prima dell'imbarco o dopo lo sbarco; le formalità doganali sono comprese nelle operazioni di imbarco o di sbarco.

<sup>24</sup> Introdotto dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

Durante tutte le parti del riposo giornaliero il conducente deve poter disporre di una cuccetta.

2. Il tempo impiegato per recarsi in un luogo per prendere in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente accordo, o per tornare, se tale veicolo non si trova nel luogo di domicilio del conducente né nel centro operativo del datore di lavoro a cui fa normalmente capo il conducente non sarà conteggiato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un treno e disponga di opportune attrezzature per il riposo.

3. Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrando nel campo di applicazione del presente accordo per raggiungere un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente accordo, o per tornare, se tale veicolo non si trova nel luogo di domicilio del conducente né nel centro operativo del datore di lavoro a cui fa normalmente capo il conducente sarà contabilizzato come «altra mansione».

#### **Art. 9** Deroghe

A condizione di non compromettere la sicurezza della circolazione stradale e per poter raggiungere un punto di arresto appropriato, il conducente può derogare al presente accordo nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente deve menzionare sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo o nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il genere e il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.<sup>25</sup>

#### **Art. 10**<sup>26</sup> Apparecchio di controllo

1. Le parti contraenti devono prescrivere, sui veicoli immatricolati sul loro territorio, il montaggio e l'utilizzazione di un apparecchio di controllo conformemente alle prescrizioni del presente accordo, compresi il suo allegato e le relative appendici.

2. L'apparecchio di controllo ai sensi del presente accordo deve rispondere, per quanto concerne le sue condizioni di costruzione, di montaggio, di utilizzazione e di controllo, alle prescrizioni del presente accordo, compresi il suo allegato e le relative appendici.

3. Un apparecchio di controllo le cui condizioni di costruzione, montaggio, utilizzazione e controllo sono conformi al regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 è considerato conforme alle prescrizioni del presente accordo, compresi il suo allegato e le relative appendici.

<sup>25</sup> Nuovo testo del per. giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU **2010** 5727).

<sup>26</sup> Nuovo testo giusta le mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU **2007** 2209).

**Art. 11** Controlli effettuati dall'impresa

1.<sup>27</sup> L'impresa deve organizzare il servizio di trasporto su strada e dare opportune istruzioni ai membri dell'equipaggio in modo tale che questi ultimi possano conformarsi alle disposizioni del presente accordo.

2. Essa deve sorvegliare regolarmente i periodi di guida e di altri lavori, nonché le ore di riposo, servendosi di tutti i documenti di cui dispone, come ad esempio i libretti individuali di controllo. Se essa constata infrazioni al presente accordo, deve porvi fine senza indugio e adottare misure per evitare che si ripetano, ad esempio modificando gli orari e gli itinerari.

3. È vietato retribuire i conducenti salariati anche mediante la concessione di premi o maggiorazioni di salario, in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, a meno che queste retribuzioni non siano tali da compromettere la sicurezza della circolazione stradale o da incitare a commettere infrazioni al presente accordo.<sup>28</sup>

4.<sup>29</sup> Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un'altra parte contraente o di uno Stato non parte contraente.

Fatto salvo il diritto delle parti contraenti di considerare le imprese di trasporto pienamente responsabili, dette parti contraenti possono subordinare tale responsabilità all'infrazione dei paragrafi 1 e 2 da parte dell'impresa. Le parti contraenti possono tener conto di ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa.

5.<sup>30</sup> Le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurano che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi al presente accordo.

**Art. 12<sup>31</sup>** Misure per assicurare l'applicazione dell'accordo

1. Ogni parte contraente prende tutte le misure necessarie per garantire il rispetto delle disposizioni del presente accordo, in particolare mediante adeguati controlli effettuati nei locali delle imprese e sulle strade, che coprano annualmente una parte importante e rappresentativa dei conducenti, delle imprese e dei veicoli di tutte le categorie di trasporto compresi nel campo di applicazione del presente accordo.

<sup>27</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU **2010** 5727).

<sup>28</sup> Ultima parte del per. introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU **2010** 5727).

<sup>29</sup> Introdotto dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU **2010** 5727).

<sup>30</sup> Introdotto dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU **2010** 5727).

<sup>31</sup> Nuovo testo giusta le mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU **2007** 2209).

a)<sup>32</sup> Le amministrazioni competenti delle parti contraenti devono organizzare i controlli in modo che:

- i) nel corso di un anno civile sia controllato almeno l'1 per cento dei giorni lavorativi effettuati dai conducenti di veicoli ai quali si applica il presente accordo; a partire dal 1° gennaio 2010 tale percentuale sarà di almeno il 2 per cento e a partire dal 1° gennaio 2012 di almeno il 3 per cento;
- ii) almeno il 15 per cento del totale dei giorni lavorativi controllati lo sia sulle strade e almeno il 25 per cento nei locali delle imprese. A partire dal 1° gennaio 2010, la percentuale dei giorni lavorativi controllati sulle strade sarà di almeno il 30 per cento e quella nei locali delle imprese di almeno il 50 per cento.

b)<sup>33</sup> I controlli effettuati sulle strade devono mirare agli elementi seguenti:

- i) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni e i periodi di riposo giornalieri e settimanali;
- ii) i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo e/o sui tabulati stampati, se del caso;
- iii) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo.

Questi controlli sono effettuati senza discriminazione dei veicoli, delle imprese e dei conducenti residenti o non residenti e indipendentemente dal punto di partenza e di arrivo del percorso o dal tipo di tachigrafo.

c)<sup>34</sup> Nei locali delle imprese, oltre agli elementi sottoposti ai controlli sulle strade e oltre al rispetto delle disposizioni dell'articolo 11 paragrafo 2 dell'allegato, devono essere controllati gli elementi seguenti:

- i) i periodi di riposo settimanali e i periodi di guida tra questi periodi di riposo;
- ii) la limitazione su due settimane delle ore di guida;
- iii) la compensazione per la riduzione dei periodi di riposo settimanali in applicazione dell'articolo 8 paragrafo 6;
- iv) l'utilizzazione dei fogli di registrazione e/o dei dati e dei tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente e/o l'organizzazione del tempo di lavoro dei conducenti.

2. Nell'ambito di questo aiuto reciproco, le autorità competenti delle parti contraenti si comunicano regolarmente tutte le informazioni disponibili concernenti:

- le infrazioni al presente accordo commesse dai non residenti e ogni sanzione applicata per tali infrazioni;

<sup>32</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>33</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>34</sup> Nuovo testo giusta la mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

- le sanzioni applicate da una parte contraente ai suoi residenti per infrazioni di questo genere commesse sul territorio di altre parti contraenti.

Nel caso di infrazioni gravi, tale informazione deve includere le sanzioni applicate.

3. Se, in occasione di un controllo su strada del conducente di un veicolo immatricolato in un'altra parte contraente, gli accertamenti effettuati danno motivo di credere che sono state commesse infrazioni non rilevabili nel corso di tale controllo per mancanza degli elementi necessari, le autorità competenti delle parti contraenti interessate si forniscono reciproco aiuto per chiarire la situazione. Nel caso in cui, a tale scopo, la parte contraente competente proceda a un controllo nei locali dell'impresa, i risultati di tale controllo sono comunicati all'altra parte contraente interessata.

4. Le parti contraenti cooperano allo scopo di organizzare controlli concertati sulle strade.

5. Ogni due anni, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite pubblica un rapporto concernente l'applicazione, nelle parti contraenti, del paragrafo 1 del presente articolo.

6.<sup>35a</sup>) Ogni parte contraente autorizza le autorità competenti a infliggere una sanzione a un conducente per un'infrazione al presente accordo rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un'altra parte contraente o di uno Stato non parte contraente.

- b) Ogni parte contraente autorizza le autorità competenti a infliggere una sanzione a un'impresa per un'infrazione al presente accordo rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un'altra parte contraente o di uno Stato non parte contraente.

A titolo eccezionale, se è constatata un'infrazione commessa da un'impresa con sede in un'altra parte contraente o in uno Stato non parte contraente, sarà applicata una sanzione sulla base della procedura prevista nell'accordo bilaterale sul trasporto su strada concluso tra le parti in questione.

Le parti contraenti esamineranno, a partire dal 2011, l'eventualità di sopprimere la deroga prevista al paragrafo 6 b), a condizione che lo auspichino tutte.

7.<sup>36</sup> La parte contraente che avvia procedimenti o infligge una sanzione per una particolare infrazione fornisce per iscritto al conducente le debite prove.

8.<sup>37</sup> Le parti contraenti provvedono affinché un sistema di sanzioni proporzionate, che possono includere sanzioni pecuniarie, si applichi nei casi di inosservanza del

<sup>35</sup> Introdotto dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>36</sup> Introdotto dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>37</sup> Introdotto dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

presente accordo da parte delle imprese o dei caricatori, spedizionieri, operatori turistici, capifila, subappaltatori e agenzie di collocamento conducenti ad esse associati.

**Art. 12<sup>bis</sup>**<sup>38</sup> Formulari tipo

1. Per facilitare i controlli sulle strade a livello internazionale, nell'allegato al presente accordo, completato a tal fine con una nuova appendice 3, saranno inseriti formulari tipo, se necessario. Tali formulari saranno inseriti o modificati conformemente alla procedura definita all'articolo 22<sup>ter</sup>.
2. I formulari che figurano nell'appendice 3 non hanno carattere obbligatorio. Se saranno utilizzati, dovranno tuttavia rispettare il contenuto definito, segnatamente per quanto riguarda la numerazione, l'ordine e la designazione delle rubriche.
3. Le parti contraenti possono completare tali dati con altre informazioni allo scopo di rispondere a esigenze nazionali o regionali. Queste informazioni supplementari non potranno in alcun caso essere pretese per i trasporti provenienti da un'altra parte contraente o da un Paese terzo. A tal fine, sul formulario dovranno figurare in modo completamente separato dai dati definiti per la circolazione internazionale.
4. Tali formulari dovranno essere accettati in caso di presentazione durante i controlli stradali effettuati sul territorio delle parti contraenti al presente accordo.

**Art. 13<sup>39</sup>** Disposizioni transitorie

1. Tutte le nuove disposizioni del presente accordo, compresi il suo allegato e le appendici 1B e 2 relative all'introduzione di un apparecchio di controllo digitale, diventeranno obbligatorie nei Paesi che sono parti contraenti di tale accordo al più tardi entro quattro anni dall'entrata in vigore degli emendamenti risultanti dall'applicazione della procedura di cui all'articolo 21. Di conseguenza, tutti i veicoli toccati dal presente accordo messi in circolazione per la prima volta dopo la scadenza di questo termine dovranno essere muniti di un apparecchio di controllo conforme alle nuove prescrizioni. Durante il periodo transitorio di quattro anni le parti contraenti che non avranno ancora applicato tali disposizioni dovranno accettare e controllare sul loro territorio i veicoli immatricolati in un'altra parte contraente già muniti dell'apparecchio di controllo digitale in questione.
2. a) Le parti contraenti prendono le misure necessarie per poter rilasciare le carte del conducente di cui all'allegato del presente accordo, nella sua versione emendata, al più tardi tre mesi prima della scadenza del termine di quattro anni di cui al paragrafo 1. Questo termine minimo di tre mesi deve essere rispettato anche nel caso in cui una parte contraente applichi le disposizioni relative all'apparecchio di controllo digitale, conformemente all'appendice 1B dell'allegato al presente accordo, prima della scadenza del termine di quattro anni. La parte contraente deve in questo caso informare il Segretariato del Sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica per

<sup>38</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

<sup>39</sup> Nuovo testo giusta le mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU 2007 2209).

l'Europa del modo in cui procede, sul suo territorio, l'introduzione dell'apparecchio di controllo digitale conformemente all'appendice 1B dell'allegato al presente accordo;

- b) Nell'attesa che le parti contraenti rilascino le carte di cui al comma a), le disposizioni dell'articolo 14 dell'allegato al presente accordo sono applicabili ai conducenti che potrebbero trovarsi a condurre veicoli muniti di un apparecchio di controllo digitale conforme all'appendice 1B del presente allegato.

3. Ogni strumento di ratifica o d'adesione depositato da uno Stato dopo l'entrata in vigore del presente emendamento sarà considerato applicabile all'accordo nella sua forma emendata, compreso il termine di applicazione di cui al paragrafo 1.

Se tale adesione avviene meno di due anni prima della scadenza del termine di cui al paragrafo 1, lo Stato, al momento di depositare il suo strumento di ratifica o d'adesione, informerà il depositario in merito alla data a partire dalla quale l'apparecchio di controllo digitale entrerà in vigore sul suo territorio. Questo Stato può avvalersi di un periodo transitorio che non deve superare due anni a partire dall'entrata in vigore dell'accordo nei suoi confronti. Il Depositario ne informerà allora tutte le parti contraenti.

Le disposizioni del comma precedente si applicano ugualmente in caso di adesione di uno Stato dopo la scadenza del termine di applicazione di quattro anni di cui al paragrafo 1.

#### **Art. 13<sup>bis</sup> 40** Disposizioni transitorie

Le disposizioni previste alla fine dell'articolo 12 paragrafi 7 a) e 7 b) dell'allegato al presente accordo si applicheranno tre mesi dopo l'entrata in vigore del presente emendamento.

#### **Art. 14** Disposizioni finali

1. Il presente accordo è aperto alla firma fino al 31 marzo 1971 e, dopo tale data, all'adesione degli Stati membri della Commissione economica per l'Europa e degli Stati ammessi alla Commissione a titolo consultivo conformemente al paragrafo 8 del mandato di detta Commissione.
2. Il presente accordo sarà ratificato.
3. Gli strumenti di ratifica o d'adesione saranno depositati presso il segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.
4. Il presente accordo entrerà in vigore il centottantesimo giorno dopo il deposito dell'ottavo strumento di ratifica o d'adesione.
5. Per ciascuno Stato che ratificherà il presente accordo o vi aderirà dopo il deposito dell'ottavo strumento di ratifica o d'adesione di cui al paragrafo 4 del presente

<sup>40</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

articolo, il presente accordo entrerà in vigore centottanta giorni dopo la data del deposito, da parte di detto Stato, del proprio strumento di ratifica o d'adesione.

#### **Art. 15**

1. Qualsiasi parte contraente potrà denunciare il presente accordo con notifica indirizzata al segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.
2. La denuncia avrà effetto sei mesi dopo la data in cui il segretario generale ne avrà ricevuto la notifica.

#### **Art. 16**

Il presente accordo cesserà di avere effetto se, dopo la sua entrata in vigore, il numero delle parti contraenti sarà inferiore a tre durante un qualsiasi periodo di dodici mesi consecutivi.

#### **Art. 17**

1. Ogni Stato potrà, allorché firmerà il presente accordo o al momento del deposito del proprio strumento di ratifica o d'adesione oppure in qualsiasi momento successivo, dichiarare, a mezzo di notifica indirizzata al segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, che la validità del presente accordo sarà estesa a tutti o a parte dei territori che esso rappresenta sul piano internazionale. Il presente accordo si applicherà al territorio o ai territori menzionati nella notifica a decorrere dal centottantesimo giorno dopo la ricezione di detta notifica da parte del segretario generale o, qualora a tale data il presente accordo non sia ancora entrato in vigore, a decorrere dalla sua entrata in vigore.
2. Qualsiasi Stato che avrà fatto, conformemente al paragrafo precedente, una dichiarazione avente lo scopo di rendere il presente accordo applicabile a un territorio che esso rappresenta sul piano internazionale potrà, conformemente all'articolo 15 del presente accordo, denunciare il presente accordo per quel che concerne detto territorio.

#### **Art. 18**

1. Qualsiasi controversia fra due o più parti contraenti che riguardi l'interpretazione o l'applicazione del presente accordo sarà, per quanto possibile, regolata mediante negoziato fra le parti in lite.
2. Qualsiasi controversia che non sia stata regolata mediante negoziato sarà sottoposta ad arbitraggio se lo domanderà una delle parti contraenti in lite e sarà, di conseguenza, devoluta a uno o più arbitri scelti di comune accordo dalle parti in lite. Se, entro tre mesi a decorrere dalla richiesta di arbitraggio, le parti in lite non riusciranno a mettersi d'accordo sulla scelta di un arbitro o degli arbitri, una qualsiasi di queste parti potrà domandare al segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite di designare un arbitro unico al quale sarà devoluta la controversia per una decisione.



3. La sentenza dell'arbitro o degli arbitri designati conformemente al paragrafo precedente sarà vincolante per le parti contraenti in lite.

#### **Art. 19**

1. Ogni Stato potrà, al momento in cui firmerà o ratificherà il presente accordo o vi aderirà, dichiarare che esso non si considera legato dai paragrafi 2 e 3 dell'articolo 18 del presente accordo. Le altre parti contraenti non saranno legate da detti paragrafi nei confronti di qualsiasi parte contraente che avrà formulato una tale riserva.

2. Qualora, al momento del deposito del proprio strumento di ratifica o d'adesione, uno Stato formuli una riserva diversa da quella prevista nel paragrafo 1 del presente articolo, il segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite comunicherà tale riserva agli Stati che hanno già depositato il loro strumento di ratifica o d'adesione e non abbiano successivamente denunciato il presente accordo. La riserva sarà ritenuta accettata se, entro un termine di sei mesi a decorrere da detta comunicazione, nessuno di tali Stati si sia opposto alla sua ammissione. In caso contrario, la riserva non sarà ammessa e, se lo Stato che l'ha formulata non la ritira, il deposito dello strumento di ratifica o d'adesione di tale Stato non avrà effetto. Per l'applicazione del presente paragrafo non si terrà conto dell'opposizione di Stati la cui adesione o ratifica sia senza effetto, in virtù del presente paragrafo, per il fatto che hanno formulato delle riserve.

3. Qualsiasi parte contraente la cui riserva sia stata adottata nel protocollo di firma del presente accordo o che abbia formulato una riserva conformemente al paragrafo 1 del presente articolo o fatto una riserva che sia stata accettata conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, potrà, in qualsiasi momento, ritirare tale riserva mediante una notifica indirizzata al segretario generale.

#### **Art. 20**

1. Trascorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del presente accordo, qualsiasi parte contraente potrà, mediante notifica indirizzata al segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, richiedere la convocazione di una conferenza al fine di revisionare l'accordo. Il segretario generale notificherà tale richiesta a tutte le parti contraenti e convocherà una conferenza di revisione se, entro un termine di quattro mesi a decorrere dalla notifica da lui inviata, almeno un terzo delle parti contraenti gli avranno comunicato il loro consenso a tale richiesta.

2. Qualora sia convocata una conferenza conformemente al paragrafo che precede, il segretario generale ne informerà tutte le parti contraenti e le inviterà a presentare, entro un termine di tre mesi, le proposte che esse desiderino vedere esaminate da parte della conferenza. Il segretario generale comunicherà a tutte le parti contraenti l'ordine del giorno provvisorio della conferenza, nonché il testo di tali proposte, almeno tre mesi prima della data d'inizio della conferenza.

3. Il segretario generale inviterà a ogni conferenza convocata conformemente al presente articolo tutti gli Stati di cui al paragrafo 1 dell'articolo 14 del presente accordo.

### **Art. 21**

1. Qualsiasi parte contraente potrà proporre uno o più emendamenti al presente accordo. Il testo di ogni progetto di emendamento sarà comunicato al segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite che lo comunicherà a tutte le parti contraenti e lo porterà a conoscenza degli altri Stati di cui al paragrafo 1 dell'articolo 14 del presente accordo.

2. Entro un termine di sei mesi a decorrere dalla data della comunicazione da parte del segretario generale del progetto di emendamento, qualsiasi parte contraente potrà far conoscere al segretario generale:

- a) che ha un'obiezione circa l'emendamento proposto, o
- b) che, pur intendendo accettare il progetto di emendamento, le condizioni necessarie a tale accettazione non siano state ancora soddisfatte nel proprio Stato.

3. Fintantoché una parte contraente che ha inviato la comunicazione prevista nel paragrafo 2b) del presente articolo non avrà notificato la propria accettazione al segretario generale, essa potrà, entro un termine di nove mesi a decorrere dalla fine del termine di sei mesi previsto per l'invio della comunicazione, presentare un'obiezione all'emendamento proposto.

4. Se viene formulata un'obiezione al progetto di emendamento secondo le condizioni previste dai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, l'emendamento sarà considerato come non accettato e non avrà effetto.

5. Se non viene formulata alcuna obiezione al progetto di emendamento secondo le condizioni previste dai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, l'emendamento sarà considerato accettato alla data seguente:

- a) se nessuna parte contraente ha inviato comunicazioni in applicazione del paragrafo 2b) del presente articolo, alla fine del termine di sei mesi previsto dallo stesso paragrafo 2 del presente articolo;
- b) se almeno una parte contraente ha inviato una comunicazione in applicazione del paragrafo 2b) del presente articolo, alla data più vicina delle due date seguenti:
  - data alla quale tutte le parti contraenti che hanno inviato tale comunicazione avranno notificato al segretario generale la loro accettazione del progetto, data che sarà tuttavia differita alla scadenza del termine di sei mesi previsto dal paragrafo 2 del presente articolo, qualora tutte le accettazioni siano state notificate prima della scadenza di detto termine;
  - scadenza del termine di nove mesi previsto dal paragrafo 3 del presente articolo.

5<sup>bis</sup>. Se un Paese diventa parte contraente del presente accordo tra il momento della notifica di un progetto di emendamento e il momento in cui esso è accettato, il

Segretariato del Sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa notifica al più presto l'emendamento proposto al nuovo Stato parte. Quest'ultimo può comunicare la sua eventuale obiezione al Segretariato generale, entro un termine di sei mesi a partire dal momento in cui la comunicazione di emendamento originale è stata messa in circolazione tra tutte le parti contraenti.<sup>41</sup>

6. Ogni emendamento giudicato accettato entrerà in vigore tre mesi dopo la data in cui sarà stato giudicato accettato.

7. Il segretario generale invierà il più presto possibile una notifica a tutte le parti contraenti per far loro conoscere se è stata formulata un'obiezione contro il progetto di emendamento conformemente al paragrafo 2a) del presente articolo e se una o più parti contraenti gli hanno inviato una comunicazione conformemente al paragrafo 2b) del presente articolo. Nel caso in cui una o più parti contraenti abbiano inviato tale comunicazione, egli notificherà ulteriormente a tutte le parti contraenti se la o le parti contraenti che hanno inviato tale comunicazione muovono un'obiezione contro il progetto di emendamento o l'accettano.

8. Indipendentemente dalla procedura relativa all'emendamento di cui ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo, l'allegato al presente accordo potrà essere modificato in seguito ad accordo fra le amministrazioni competenti di tutte le parti contraenti; qualora l'amministrazione competente di una parte contraente abbia dichiarato che il proprio diritto nazionale la obbliga a subordinare il proprio accordo all'ottenimento di un'autorizzazione speciale a tal fine o all'approvazione di un organo legislativo, il consenso alla modifica dell'allegato dell'amministrazione competente della parte contraente in questione non sarà considerato come dato se non al momento in cui detta amministrazione competente avrà dichiarato al segretario generale che sono state ottenute le autorizzazioni o le approvazioni richieste. L'accordo fra le amministrazioni competenti stabilirà la data di entrata in vigore dell'allegato modificato e potrà prevedere che, durante un periodo transitorio, resterà in vigore il precedente allegato, in tutto o in parte, contemporaneamente all'allegato modificato.

## **Art. 22**

1. Le appendici 1 e 2 dell'allegato del presente accordo potranno essere emendate secondo la procedura definita nel presente articolo.

2. A richiesta di una parte contraente, ogni emendamento alle appendici 1 e 2 dell'allegato del presente accordo proposto da questa parte sarà esaminato dal gruppo di lavoro principale dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa.

3. Se è adottato dalla maggioranza dei membri presenti e votanti e se questa maggioranza comprende la maggioranza delle parti contraenti e votanti, l'emendamento sarà comunicato per approvazione alle amministrazioni competenti di tutte le parti contraenti dal segretario generale.

<sup>41</sup> Introdotta dalle mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU 2007 2209).

4. L'emendamento sarà accettato se, entro sei mesi dalla data di questa comunicazione, meno di un terzo delle amministrazioni competenti delle parti contraenti notifica al segretario generale la sua obiezione all'emendamento.

4<sup>bis</sup>. Se un Paese diventa parte contraente del presente accordo tra il momento della notifica di un progetto di emendamento e il momento in cui esso è accettato, il Segretariato del Sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa notifica al più presto l'emendamento proposto al nuovo Stato parte. Quest'ultimo può comunicare la sua eventuale obiezione al Segretariato generale, entro un termine di sei mesi a partire dal momento in cui la comunicazione di emendamento originale è stata messa in circolazione tra tutte le parti contraenti.<sup>42</sup>

5. Ogni emendamento accettato sarà comunicato dal segretario generale a tutte le parti contraenti ed entrerà in vigore tre mesi dopo la data di questa notifica.

#### **Art. 22<sup>bis</sup> 43** Procedura di emendamento dell'appendice 1B

1. L'appendice 1B dell'allegato al presente accordo sarà emendata sulla base della procedura definita nel presente articolo.

2. Ogni proposta di emendamento agli articoli introduttivi dell'appendice 1B sarà adottata dal Sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa alla maggioranza delle parti contraenti presenti e votanti. L'emendamento così adottato sarà trasmesso dal Segretariato del Sottocomitato summenzionato al Segretario generale per la notifica a tutte le parti contraenti ed entrerà in vigore tre mesi dopo la data di tale notifica.

3. L'appendice 1B costituisce l'adattamento al presente accordo dell'allegato 1B<sup>44</sup> del regolamento (CEE) n. 3821/85 di cui dall'articolo 10. Poiché essa dipende pertanto direttamente dalle evoluzioni introdotte dalle istanze dell'Unione europea in tale allegato, ogni emendamento a quest'ultimo le sarà applicabile alle condizioni seguenti:

- il Segretariato del Sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa informerà ufficialmente le amministrazioni competenti di tutte le parti contraenti che la Gazzetta ufficiale delle Comunità europee ha pubblicato emendamenti all'allegato 1B del regolamento comunitario e, nel contempo, comunicherà questa informazione al Segretario generale, fornendo una copia dei testi in questione;
- tali emendamenti entreranno direttamente in vigore a livello di appendice 1B tre mesi dopo la data in cui l'informazione è stata comunicata alle parti contraenti.

4. Se una proposta di emendamento concernente l'allegato del presente accordo implica un emendamento dell'appendice 1B, gli emendamenti relativi a tale appendice non potranno entrare in vigore prima di quelli relativi all'allegato. Nel caso in

<sup>42</sup> Introdotta dalle mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU 2007 2209).

<sup>43</sup> Introdotta dalle mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU 2007 2209).

<sup>44</sup> Modificata in ultima istanza dai regolamenti della Commissione (CE) n. 1360/2002 del 13 giu. 2002 (GU L 207 del 5 ago. 2002, rettifica GU L 77 del 13 mar. 2004) e n. 432/2004 del 5 mar. 2004 (GU L 71 del 10 mar. 2004).

cui, in tale contesto, gli emendamenti all'appendice 1B saranno presentati contemporaneamente a quelli concernenti l'allegato, la loro entrata in vigore sarà determinata dalla data risultante dall'applicazione della procedura di cui all'articolo 21.

**Art. 22<sup>ter</sup> 45** Procedura di emendamento dell'appendice 3

1. L'appendice 3 dell'allegato al presente accordo sarà emendata sulla base della procedura definita qui di seguito.
2. Ogni proposta volta a inserire formulari tipo nell'appendice 3 conformemente all'articolo 12<sup>bis</sup> del presente accordo o a modificare i formulari esistenti sarà sottoposta all'adozione del Sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite. La proposta sarà ritenuta accettata se sarà adottata dalla maggioranza delle parti contraenti presenti e votanti.  
Il Segretariato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite informerà ufficialmente le autorità competenti di tutte le parti contraenti dell'accordo dell'adozione di tali emendamenti e, nel contempo, comunicherà questa informazione al Segretario generale, fornendo una copia del testo in questione.
3. Ogni formulario tipo così adottato potrà essere utilizzato tre mesi dopo la data in cui l'informazione è stata comunicata alle parti contraenti dell'accordo.

**Art. 23**

Oltre alle notifiche previste dagli articoli 20 e 21 del presente accordo, il segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite notificherà agli Stati di cui al paragrafo 1 dell'articolo 14 del presente accordo:

- a) le ratifiche e le adesioni ai sensi dell'articolo 14 del presente accordo,
- b) le date in cui entrerà in vigore il presente accordo conformemente all'articolo 14 del presente accordo,
- c) le denunce ai sensi dell'articolo 15 del presente accordo,
- d) l'abrogazione del presente accordo conformemente all'articolo 16 del presente accordo,
- e) le notifiche ricevute conformemente all'articolo 17 del presente accordo,
- f) le dichiarazioni e notifiche ricevute conformemente all'articolo 19 del presente accordo,
- g) l'entrata in vigore di qualsiasi emendamento conformemente all'articolo 21 del presente accordo.

<sup>45</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

**Art. 24**

Il protocollo di firma del presente accordo avrà la stessa efficacia, valore e durata del presente accordo di cui sarà considerato come facente parte integrante.

**Art. 25**

Dopo il 31 marzo 1971, l'originale del presente accordo sarà depositato presso il segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, che ne trasmetterà copie certificate conformi a ciascuno degli Stati di cui al paragrafo 1 dell'articolo 14 del presente accordo.

*In fede di che*, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Ginevra, il 1° luglio 1970, in un solo esemplare, in lingua inglese e in lingua francese, i due testi facenti ugualmente fede.

*(Seguono le firme)*

## **Apparecchio di controllo**

### **Disposizioni generali**

#### **I. Omologazione**

##### **Art. 1**

Ai sensi del presente capitolo, il termine «apparecchio di controllo» indica «l'apparecchio di controllo o i suoi componenti».

Le domande di omologazione per un modello di apparecchio di controllo, di foglio di registrazione o di carta intelligente, sono presentate a una parte contraente, corredate degli opportuni documenti descrittivi, dal fabbricante o dal suo mandatario. Per un medesimo modello di apparecchio di controllo, di foglio di registrazione o di carta intelligente, la domanda può essere presentata a una sola parte contraente.

##### **Art. 2**

Ogni parte contraente accorda l'omologazione a ogni modello di apparecchio di controllo, di foglio di registrazione o di carta intelligente, se essi sono conformi alle prescrizioni delle appendici 1 o 1B e se la stessa parte contraente è in grado di sorvegliare la conformità della fabbricazione al modello omologato.

L'omologazione del sistema di cui all'appendice 1B può essere accordata all'apparecchio di controllo solo se tutto il sistema (l'apparecchio di controllo stesso, la carta intelligente e i connettori elettrici al cambio) si sia dimostrato resistente a tutti i tentativi di manomettere o alterare i dati relativi alle ore di guida. I test necessari a questo scopo sono effettuati da periti a conoscenza delle tecniche più recenti in materia di manomissione.

Le modifiche o le aggiunte a un modello omologato devono essere oggetto di un'omologazione di modello complementare da parte della parte contraente che ha accordato l'omologazione iniziale.

##### **Art. 3**

Le parti contraenti assegnano al richiedente un marchio di omologazione conforme al modello, fissato nell'appendice 2, per ogni modello di apparecchio di controllo, di foglio di registrazione o di carta intelligente da esse omologato ai sensi dell'articolo 2.

<sup>46</sup> Nuovo testo giusta le mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU 2007 2209). Aggiornato dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

**Art. 4**

Le autorità competenti della parte contraente alla quale è stata presentata la domanda di omologazione trasmettono a quelle delle altre parti contraenti, entro il termine di un mese, una copia della scheda di omologazione corredata da una copia dei documenti descrittivi necessari, o comunicano alle stesse il rifiuto di omologazione per ogni modello di apparecchio di controllo, di foglio di registrazione o di carta intelligente che esse rispettivamente omologano o rifiutano di omologare; in caso di rifiuto comunicano la motivazione della decisione.

**Art. 5**

1. Se constatata che apparecchi di controllo, fogli di registrazione o carte intelligenti recanti il marchio di omologazione da essa assegnato non sono conformi al modello che ha omologato, la parte contraente che ha accordato l'omologazione di cui all'articolo 2 adotta le misure necessarie per assicurare la conformità della fabbricazione al modello omologato. Queste misure possono giungere, se necessario, al ritiro dell'omologazione.

2. La parte contraente che ha accordato l'omologazione deve revocarla se gli apparecchi di controllo, i fogli di registrazione o le carte intelligenti che sono stati omologati sono considerati non conformi al presente allegato, comprese le sue appendici, o presentano, nell'uso, un difetto di ordine generale che li rende inadatti alla loro destinazione.

3. Se è informata da un'altra parte contraente dell'esistenza di uno dei casi previsti ai paragrafi 1 e 2, la parte contraente che ha accordato l'omologazione adotta, dopo aver consultato l'altra parte, le misure previste nei suddetti paragrafi, fatto salvo il paragrafo 5.

4. La parte contraente che ha constatato l'esistenza di uno dei casi previsti dal paragrafo 2 può sospendere l'immissione sul mercato e la messa in servizio degli apparecchi di controllo, dei fogli di registrazione o delle carte intelligenti fino a nuovo avviso. Lo stesso avviene nei casi previsti dal paragrafo 1 per gli apparecchi di controllo, per i fogli di registrazione o per le carte intelligenti dispensati dalla prima verifica, se il fabbricante, dopo essere stato avvertito, non li rende conformi al modello approvato o ai requisiti previsti dal presente allegato.

In ogni caso, le autorità competenti delle parti contraenti si informano reciprocamente, entro un mese, della revoca di un'omologazione precedentemente accordata o di altre misure prese in conformità dei paragrafi 1, 2 e 3, nonché dei motivi che la giustificano.

5. Se la parte contraente che ha accordato l'omologazione contesta l'esistenza dei casi previsti dai paragrafi 1 e 2 di cui è stata informata, le parti contraenti interessate si adoperano per comporre la vertenza.

**Art. 6**

1. Chi richiede l'omologazione per un modello di foglio di registrazione deve precisare nella domanda il/i modello/i di apparecchio di controllo sui quali tale



foglio è destinato a essere utilizzato e deve fornire, per il collaudo del foglio, un apparecchio adeguato del tipo appropriato.

2. Le autorità competenti di ogni parte contraente indicano, sulla scheda di omologazione del modello del foglio di registrazione, il/i modello/i di apparecchio di controllo sui quali il modello di foglio può essere utilizzato.

#### **Art. 7**

Le parti contraenti non possono rifiutare l'immatricolazione né vietare la messa in circolazione o l'uso di veicoli muniti di un apparecchio di controllo per motivi riguardanti tale apparecchio, se quest'ultimo è munito del marchio di omologazione di cui all'articolo 3 e della targhetta di montaggio di cui all'articolo 9.

#### **Art. 8**

Ogni decisione di rifiuto o di revoca dell'omologazione di un modello di apparecchio di controllo, di foglio di registrazione o di carta intelligente, adottata in base al presente allegato, è motivata con precisione. Essa è notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso offerte dalla legislazione in vigore nelle parti contraenti e dei termini per la presentazione del ricorso.

## **II. Montaggio e controllo**

#### **Art. 9**

1. Sono autorizzati a effettuare le operazioni di montaggio e di riparazione dell'apparecchio di controllo soltanto i montatori o le officine autorizzati a tale fine dalle autorità competenti delle parti contraenti, dopo aver sentito, se esse lo desiderano, il parere dei fabbricanti interessati.

La durata di validità amministrativa delle carte dei montatori e delle officine autorizzati non può superare un anno.

In caso di rinnovo, di deterioramento, di cattivo funzionamento, di perdita o di furto della carta rilasciata alle officine e ai montatori autorizzati, l'autorità rilascia una carta di sostituzione entro cinque giorni lavorativi dal momento in cui ha ricevuto una domanda circostanziata in tal senso.

Se una nuova carta è rilasciata in sostituzione di una carta precedente, essa reca lo stesso numero d'informazione «officina»; l'indice è tuttavia aumentato di un'unità. L'autorità che rilascia la carta tiene un registro delle carte perdute, rubate o difettose.

Le parti contraenti prendono tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione delle carte rilasciate ai montatori e alle officine autorizzati.

2. Il montatore autorizzato o l'officina autorizzata appone un marchio particolare sui sigilli che effettua; inoltre, per gli apparecchi di controllo conformi all'appendice 1B, introduce i dati elettronici di sicurezza che consentono, in particolare, i controlli di autenticazione. Le autorità competenti di ogni parte contraente tengono un regi-

stro dei marchi e dei dati elettronici di sicurezza utilizzati, come pure delle carte rilasciate alle officine e ai montatori autorizzati.

3. Le autorità competenti delle parti contraenti si comunicano reciprocamente l'elenco dei montatori o delle officine autorizzati, come pure delle carte loro rilasciate, e si trasmettono copia dei marchi e delle necessarie informazioni concernenti i dati elettronici di sicurezza utilizzati.

4. La targhetta di montaggio apposta secondo le modalità previste nelle appendici 1 o 1B attesta la conformità del montaggio dell'apparecchio di controllo alle prescrizioni del presente allegato.

5. I sigilli possono essere tolti dai montatori o dalle officine autorizzati dalle autorità competenti conformemente alle disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, oppure seguendo le modalità previste nelle appendici 1 o 1B del presente allegato.

### **III. Disposizioni di utilizzazione**

#### **Art. 10**

Il datore di lavoro e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso tanto dell'apparecchio di controllo quanto della carta del conducente, nel caso in cui questi si trovi a condurre un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1B.

#### **Art. 11**

1. Il datore di lavoro rilascia ai conducenti di veicoli muniti di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1 un numero sufficiente di fogli di registrazione, tenendo conto del carattere individuale di questi fogli, della durata di servizio e dell'obbligo di sostituire i fogli eventualmente deteriorati o ritirati da un agente incaricato del controllo. Il datore di lavoro consegna al conducente soltanto fogli di un modello omologati ad essere utilizzati nell'apparecchio montato a bordo del veicolo.

Qualora il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1B, il datore di lavoro e il conducente fanno in modo che, tenuto conto della durata di servizio, la stampa su richiesta di cui all'appendice 1B possa in caso di controllo effettuarsi correttamente.

2. a) L'impresa conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti i tabulati per conformarsi all'articolo 12, paragrafo 1, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa fornisce altresì copie dei dati trasferiti dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono e gli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati trasferiti sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo.

- b) Le imprese di trasporto che utilizzano veicoli dotati di apparecchi di controllo in conformità dell'appendice 1B del presente accordo e che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento:
  - i) garantiscono che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo e dalla carta del conducente secondo la frequenza stabilita dalla parte contraente e che i dati pertinenti siano trasferiti con maggiore frequenza affinché tutti i dati relativi alle attività intraprese dall'impresa, o per conto della stessa, siano trasferiti;
  - ii) garantiscono che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederlo, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali dell'impresa;

Ai fini del presente paragrafo, il termine «trasferiti» è interpretato conformemente alla definizione che figura al punto s) del capitolo I dell'appendice 1B.

3. La carta del conducente di cui all'appendice 1B è rilasciata, su domanda del conducente, dall'autorità competente della parte contraente nella quale egli ha residenza consueta.

Una parte contraente può esigere che ogni conducente sottoposto alle disposizioni del presente accordo e che ha residenza consueta sul suo territorio sia detentore della carta del conducente:

- a) ai fini del presente accordo, si considera residenza consueta il luogo in cui la persona dimora abitualmente, ossia durante almeno 185 giorni per anno civile, a causa di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a causa di legami personali stretti;  
tuttavia, la residenza consueta di una persona i cui legami professionali sono situati in un luogo diverso dai suoi legami personali e che, di conseguenza, si trova a soggiornare alternativamente in luoghi diversi di due o più parti contraenti, deve trovarsi nel luogo dei suoi legami personali, a condizione che la persona vi faccia regolarmente ritorno. Quest'ultima condizione non è richiesta nel caso in cui la persona effettui un soggiorno in una parte contraente per eseguire una missione di durata determinata;
- b) i conducenti comprovano il luogo della loro residenza consueta mediante, in particolare, la carta d'identità, o qualsiasi altro documento valido;
- c) le autorità competenti della parte contraente che rilascia la carta di conducente possono chiedere elementi di informazione o prove supplementari se nutrono dubbi sulla validità della dichiarazione di residenza consueta effettuata conformemente al punto b), oppure al fine di determinati controlli specifici;
- d) le autorità competenti della parte contraente si assicurano, nella misura del possibile, che il richiedente non sia già titolare di una carta di conducente valida.

4. a) L'autorità competente della parte contraente personalizza la carta di conducente conformemente alle disposizioni dell'appendice 1B,

la durata di validità amministrativa della carta di conducente non può superare cinque anni,

il conducente può essere titolare di una sola carta valida. È autorizzato ad utilizzare solo la sua carta personalizzata. Non deve utilizzare una carta difettosa o scaduta,

se al conducente è rilasciata una nuova carta in sostituzione di una carta precedente, essa reca lo stesso numero di serie di carta del conducente: l'indice è tuttavia aumentato di un'unità. L'autorità che rilascia la carta tiene un registro delle carte emesse, rubate, perdute o difettose durante un periodo corrispondente almeno alla durata di validità,

in caso di deterioramento, di cattivo funzionamento, di perdita o di furto della carta del conducente, l'autorità rilascia una carta di sostituzione entro cinque giorni lavorativi dal momento che ha ricevuto una domanda circostanziata in tal senso,

in caso di domanda di rinnovo di una carta la cui validità giunga a termine, l'autorità rilascia una nuova carta prima della data di scadenza, purché la domanda le sia stata rivolta nei termini di cui all'articolo 12 paragrafo 1) comma 4;

- b) le carte del conducente sono rilasciate solo ai richiedenti che sono soggetti alle disposizioni del presente accordo;
- c) la carta del conducente è personale. Durante la sua durata di validità amministrativa, essa non può essere revocata o sospesa per alcun motivo, salvo nel caso in cui l'autorità competente di una parte contraente constati che la carta sia stata falsificata, che il conducente utilizzi una carta di cui non è titolare, oppure che la carta sia stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o di documenti falsificati. Se le misure di sospensione o di revoca summenzionate sono prese da una parte contraente diversa da quella che ha rilasciato la carta, tale parte contraente rinvia la carta alle autorità della parte contraente che l'hanno rilasciata, indicando le ragioni della restituzione;
- d) le carte del conducente rilasciate dalle parti contraenti sono riconosciute reciprocamente;

il titolare di una carta del conducente ancora valida rilasciata da una parte contraente che ha stabilito la sua residenza consueta in un'altra parte contraente può chiedere lo scambio della sua carta con una carta del conducente equivalente; spetta alla parte contraente che effettua lo scambio verificare, all'occorrenza, se la carta presentata sia effettivamente ancora valida;

le parti contraenti che effettuano lo scambio rinviano la carta precedente alle autorità della parte contraente che l'hanno rilasciata e indicano le ragioni di questa restituzione;

- e) quando una parte contraente sostituisce o scambia una carta del conducente, questa sostituzione o questo scambio, come pure qualsiasi sostituzione o scambio ulteriori, è registrata in tale parte contraente;
- f) le parti contraenti prendono tutte le misure necessarie per evitare qualsiasi rischio di falsificazione di carte del conducente.

5. Le parti contraenti vigilano affinché i dati necessari al controllo del rispetto del presente accordo, registrati e memorizzati dagli apparecchi di controllo conformemente all'appendice 1B del presente allegato, siano conservati in memoria durante almeno 365 giorni dopo la data della loro registrazione e possano essere messi a disposizione in condizioni che ne garantiscano la sicurezza e l'esattezza.

Le parti contraenti prendono tutte le misure necessarie per assicurarsi che le operazioni volte a rivendere o mettere fuori servizio gli apparecchi di controllo non nuociano alla corretta applicazione del presente paragrafo.

## **Art. 12**

1. I conducenti non utilizzano fogli di registrazione o carte del conducente sporchi o deteriorati. A questo scopo, i fogli e le carte del conducente devono essere adeguatamente protetti.

In caso di deterioramento di un foglio o di una carta del conducente contenente registrazioni, i conducenti devono accludere il foglio deteriorato o la carta del conducente deteriorata al foglio di riserva o all'appropriato foglio utilizzato per sostituirlo.

In caso di deterioramento, di cattivo funzionamento, di perdita o di furto della carta del conducente, i conducenti devono chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti della parte contraente nella quale hanno residenza consueta.

I conducenti che desiderano rinnovare la carta del conducente devono presentare domanda alle autorità competenti della parte contraente nella quale hanno residenza consueta, al più tardi entro 15 giorni lavorativi dalla data di scadenza della carta.









2. a) I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o la carta del conducente per 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 è ritirato solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il suo ritiro sia autorizzato diversamente. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente può essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.

Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di apparecchio di controllo in conformità dell'appendice 1B, i conducenti provvedono a inserire le loro carte di conducente nella fessura giusta del tachigrafo.


b) Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i gruppi di tempi indicati al paragrafo 3 secondo trattino, punti b), c) e d) sono:

- i) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'appendice 1, inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure
  - ii) se il veicolo è munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1B, inseriti sulla carta del conducente mediante le funzioni di registrazione manuale di cui dispone l'apparecchio di controllo
- c) I conducenti apportano ai fogli di registrazione le modifiche necessarie nel caso in cui più di uno di loro si trovi a bordo del veicolo, in modo che le informazioni di cui al paragrafo 3 secondo trattino, punti b), c) e d) del presente articolo siano registrate sul foglio del conducente che si trova effettivamente al volante.

### 3. I conducenti:

- provvedono alla concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio e l'ora legale nel paese di immatricolazione del veicolo;
- azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:
  - a) sotto il simbolo  o \*: il tempo di guida;
  - b) sotto il simbolo  o \*: tutti gli altri tempi di lavoro;
  - c) sotto il simbolo  o \*: il tempo di disponibilità, ovvero:
    - il tempo d'attesa, ossia il periodo durante il quale ai conducenti è richiesta la permanenza sul posto di lavoro soltanto per rispondere a eventuali chiamate al fine di riprendere la guida o di eseguire altri lavori;
    - il tempo trascorso al fianco di un conducente durante la marcia del veicolo;
    - il tempo trascorso in cuccetta durante la marcia del veicolo;
  - d) sotto il simbolo  o \*: le interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero.

\* Simboli utilizzati per il tachigrafo digitale.

4. Ogni parte contraente può permettere, per i fogli di registrazione utilizzati sui veicoli immatricolati nel suo territorio, che i periodi di tempo di cui al paragrafo 3 secondo trattino, punti b) e c) del presente articolo siano tutti registrati sotto il simbolo .

5. Ogni membro dell'equipaggio deve iscrivere sul foglio di registrazione le indicazioni seguenti:

- a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio;
- b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio;

- c) numero di immatricolazione del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio;
- d) la lettura del tachimetro:
  - prima del primo viaggio registrato sul foglio;
  - alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio;
  - in caso di cambiamento di veicolo durante la giornata di servizio (contatore del veicolo al quale è stato assegnato e contatore del veicolo al quale sarà assegnato);
- e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.

5<sup>bis</sup>. Il conducente introduce nell'apparecchio di controllo conforme all'appendice 1B il simbolo del Paese in cui inizia e quello del Paese in cui termina il suo periodo di lavoro giornaliero.

L'immissione dei dati summenzionati è attivata dal conducente; essa può essere interamente manuale, ma anche automatica nel caso in cui l'apparecchio di controllo sia collegato a un sistema di posizionamento satellitare.

6. L'apparecchio di controllo definito nell'appendice 1 deve essere concepito in modo da consentire agli agenti incaricati del controllo di leggere, previa eventuale apertura dell'apparecchio, senza deformare in modo permanente, danneggiare o insudiciare il foglio, le registrazioni relative alle nove ore che precedono l'ora di controllo.

Gli apparecchi devono inoltre essere concepiti in modo tale da consentire di verificare, senza apertura della custodia, che le registrazioni vengono effettuate.

- 7. a) Il conducente al volante di un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1 deve essere in grado di presentare ogni qualvolta gli agenti di controllo lo richiedano:
  - i) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei quindici giorni precedenti,
  - ii) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta, e
  - iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come richiesto dal presente accordo.

A partire dalla data di applicazione definita all'articolo 13<sup>bis</sup> del presente accordo, le durate di cui ai punti i) e iii) comprenderanno la giornata in corso e i 28 giorni precedenti.

- b) Il conducente al volante di un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1B deve essere in grado di presentare ogni qualvolta un agente di controllo lo richieda:
  - i) la carta di conducente di cui è titolare;
  - ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come stabilito dal presente accordo;

- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto precedente durante il quale ha guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'appendice 1.

A partire dalla data di applicazione definita all'articolo 13<sup>bis</sup> del presente accordo, le durate di cui al punto ii) comprenderanno la giornata in corso e i 28 giorni precedenti.

- c) Un agente autorizzato può controllare il rispetto del presente accordo esaminando i fogli di registrazione, i dati indicati o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo o dalla carta del conducente e, se questi mancano, esaminando qualsiasi altro documento probante che consenta di giustificare il mancato rispetto di una disposizione quale quelle previste dall'articolo 13 paragrafi 2 e 3.

8. È vietato falsificare, cancellare o distruggere le registrazioni effettuate sul foglio di registrazione, i dati raccolti nell'apparecchio di controllo o la carta del conducente, come pure i documenti stampati dall'apparecchio di controllo definito all'appendice 1B. È parimenti vietato manomettere l'apparecchio di controllo, il foglio di registrazione o la carta del conducente e/o i documenti stampati allo scopo di falsificare le registrazioni, di renderle inaccessibili o di distruggerle. Nessun dispositivo che consenta di effettuare le manomissioni menzionate sopra deve trovarsi a bordo del veicolo.

### Art. 13

1. Se l'apparecchio di controllo è guasto o difettoso, il datore di lavoro deve farlo riparare da un montatore o da un'officina autorizzati, non appena le circostanze lo consentano.

Se il ritorno alla sede può avvenire solo dopo un periodo superiore a una settimana dal giorno in cui è stato constatato il guasto o il difetto di funzionamento, la riparazione deve essere effettuata strada facendo.

Le parti contraenti possono riservarsi la possibilità di attribuire alle autorità competenti la facoltà di vietare l'utilizzazione del veicolo nel caso in cui il guasto o il difetto non siano stati riparati nel rispetto delle condizioni stabilite sopra.

- 2. a) Durante il periodo in cui l'apparecchio di controllo è guasto o difettoso, se le indicazioni relative ai gruppi di tempo non sono più registrate o stampate correttamente dall'apparecchio di controllo, il conducente le riporta sul (sui) foglio (fogli) di registrazione o su un foglio appropriato, da allegare al foglio di registrazione o alla carta del conducente, sul quale è tenuto inoltre a riportare gli elementi che consentono di identificarlo (cognome e numero della sua patente di guida oppure cognome e numero della sua carta del conducente), compresa la sua firma.
- b) Se la carta del conducente è deteriorata, non funziona, è andata persa o non è in possesso del conducente, quest'ultimo deve:
  - i) all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato dal conducente, inserendo su tale tabulato:



- informazioni dettagliate che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;
  - i periodi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d) dell'articolo 12;
- ii) al termine del viaggio, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio di controllo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

3. In caso di deterioramento o cattivo funzionamento della sua carta, il conducente la restituisce all'autorità competente della parte contraente in cui egli ha residenza consueta. Il furto della carta del conducente deve essere dichiarato in debita forma alle autorità competenti della parte contraente dove il furto ha avuto luogo.

La perdita della carta del conducente deve essere dichiarata in debita forma presso le autorità competenti della parte contraente che l'ha rilasciata e presso le autorità competenti della parte contraente in cui il conducente ha residenza consueta, nel caso in cui tali autorità fossero diverse.

Il conducente può continuare a condurre il suo veicolo senza la sua carta del conducente durante un periodo massimo di 15 giorni di calendario, o durante un periodo più lungo se ciò sia necessario per ricondurre il veicolo alla sede dell'azienda, a condizione che egli possa giustificare l'impossibilità di presentare o di utilizzare la sua carta durante tale periodo.

Se le autorità della parte contraente in cui il conducente ha residenza consueta sono diverse da quelle che gli hanno rilasciato la carta del conducente e se sono chiamate a rinnovarla, sostituirla o cambiarla, esse informano le autorità che hanno rilasciato la carta precedente dei motivi esatti del rinnovo, della sostituzione o dello scambio.

#### **Art. 14**

1. In applicazione dell'articolo 13 paragrafo 2 comma b) dell'accordo, i conducenti che, durante il periodo transitorio di quattro anni di cui al paragrafo 1 dello stesso articolo, si trovano al volante, in circolazione internazionale, di un veicolo munito di un apparecchio di controllo digitale conforme all'appendice 1B del presente allegato e ai quali le autorità competenti non hanno ancora potuto rilasciare la carta del conducente devono essere in grado di presentare, in caso di requisizione, gli scontrini stampati o i rilevamenti che indicano i loro orari durante la settimana in corso e, ad ogni modo, lo scontrino e/o il rilevamento corrispondente al loro ultimo giorno di guida durante la settimana precedente.

2. Il paragrafo 1 non si applica ai conducenti di veicoli immatricolati in un Paese in cui la carta del conducente è obbligatoria. I conducenti sono tuttavia tenuti a presentare gli scontrini stampati in caso di requisizione.

3. Gli scontrini stampati di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono contenere tutti gli elementi di informazione che consentano di identificare il conducente (cognome e numero della sua patente di guida), ivi compresa la sua firma.

## Condizioni di costruzione, di prova, di montaggio e di controllo

### I. Definizioni

Ai sensi del presente allegato, s'intende per:

*a) apparecchio di controllo:*

apparecchio destinato ad essere montato a bordo di veicoli stradali per indicare e registrare in modo automatico o semiautomatico dati sulla marcia di questi veicoli e su certi tempi di lavoro dei loro conducenti;

*b) foglio di registrazione:*

foglio concepito per ricevere e fissare registrazioni, da collocare nell'apparecchio di controllo e sul quale i dispositivi scriventi dell'apparecchio tracciano in modo continuo i diagrammi dei dati da registrare;

*c) costante dell'apparecchio di controllo:*

caratteristica numerica che esprime il valore del segnale di entrata necessario per ottenere l'indicazione e la registrazione della distanza percorsa di 1 km; questa costante deve essere espressa in giri per chilometro ( $k = \dots$  giri/km) o in impulsi per chilometro ( $k = \dots$  imp/km);

*d) coefficiente caratteristico del veicolo:*

caratteristica numerica che esprime il valore del segnale d'uscita emesso dal pezzo previsto sul veicolo per il raccordo dell'apparecchio di controllo (presa di uscita del cambio in certi casi, ruota del veicolo in altri), quando il veicolo percorre la distanza di un chilometro misurata in condizioni normali di prova (vedi capitolo VI punto 4 della presente appendice). Il coefficiente caratteristico viene espresso in giri per chilometro ( $w = \dots$  giri/km) o impulsi per chilometro ( $w = \dots$  imp/km);

*e) circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote:*

media delle distanze percorse da ciascuna delle ruote che imprimono il movimento al veicolo (ruote motrici) durante una rotazione completa. La misurazione di queste distanze deve essere effettuata in condizioni normali di impiego (vedi capitolo VI punto 4 della presente appendice) e viene espressa con:  $l = \dots$  mm.

### II. Caratteristiche generali e funzioni dell'apparecchio di controllo

L'apparecchio deve fornire la registrazione dei seguenti elementi:

1. distanza percorsa dal veicolo;
2. velocità del veicolo;

3. tempo di guida;
4. altri tempi di lavoro e tempo di disponibilità;
5. interruzioni di lavoro e tempi di riposo giornaliero;
6. apertura della custodia contenente il foglio di registrazione;
7. per gli apparecchi elettronici funzionanti sulla base di segnali trasmessi elettricamente dal sensore di distanza e di velocità, ogni taglio d'alimentazione superiore a 100 millisecondi dell'apparecchio (esclusa l'illuminazione), dell'alimentazione del sensore di distanza e di velocità e ogni tagli del segnale del sensore di distanza e di velocità.

Per i veicoli utilizzati da due conducenti, l'apparecchio deve consentire la registrazione dei tempi di cui ai punti 3–5, simultaneamente e in modo differenziato su due fogli distinti.

### **III. Condizioni di costruzione dell'apparecchio di controllo**

#### **A. Prescrizioni generali**

1. Per l'apparecchio di controllo sono prescritti i seguenti dispositivi:
  - a) dispositivi indicatori:
    - della distanza percorsa (contatore totalizzatore),
    - della velocità (tachimetro),
    - del tempo (orologio);
  - b) dispositivi registratori comprendenti:
    - un registratore della distanza percorsa,
    - un registratore della velocità,
    - uno o più registratori del tempo rispondenti alle condizioni fissate al capitolo III sezione C punto 4;
  - c) un dispositivo segnalatore che indica sul foglio di registrazione
    - ciascuna apertura della custodia contenente tale foglio,
    - per gli apparecchi elettronici di cui al punto 7 del capitolo 11, ogni taglio di alimentazione superiore a 100 millisecondi dell'apparecchio (esclusa l'illuminazione), al più tardi al momento della rialimentazione,
    - per gli apparecchi elettronici di cui al punto 7 del capitolo 11, ogni taglio di alimentazione superiore a 100 millisecondi del sensore di distanza e di velocità e ogni taglio del segnale del sensore di distanza e di velocità.
2. L'eventuale presenza nell'apparecchio di altri dispositivi oltre a quelli sopra elencati non deve compromettere il buon funzionamento dei dispositivi obbligatori né ostacolarne la lettura. L'apparecchio deve essere presentato per l'omologazione munito degli eventuali dispositivi complementari.

### 3. Materiali

- a) Tutti gli elementi costitutivi dell'apparecchio di controllo devono essere realizzati con materiali dotati di stabilità e di resistenza meccanica sufficienti e con caratteristiche elettriche e magnetiche invariabili.
- b) Ogni cambiamento di un elemento dell'apparecchio o della natura dei materiali impiegati per la sua fabbricazione deve essere approvato, prima dell'uso, dall'autorità che ha omologato l'apparecchio.

### 4. Misurazione della distanza percorsa

Le distanze percorse possono essere totalizzate e registrate:

- in marcia avanti e in marcia indietro, oppure
- unicamente in marcia avanti.

L'eventuale registrazione delle manovre di marcia indietro non devono assolutamente influire sulla chiarezza e la precisione delle altre registrazioni.

### 5. Misurazione della velocità

- a) Il campo di misurazione dell'indicatore della velocità è stabilito dal certificato di omologazione del modello.
- b) La frequenza propria e il dispositivo di smorzamento del meccanismo di misurazione devono essere tali che i dispositivi indicatore e registratore della velocità possano, nell'ambito del campo di misurazione, seguire le accelerazioni fino a  $2 \text{ m/s}^2$ , entro i limiti delle tolleranze ammesse.

### 6. Misurazione del tempo (orologio)

- a) Il comando del dispositivo di regolazione dell'orologio deve trovarsi all'interno di una custodia contenente il foglio di registrazione, di cui ciascuna apertura viene registrata automaticamente sul foglio di registrazione.
- b) Se il meccanismo di avanzamento del foglio di registrazione è comandato dall'orologio, la durata di funzionamento corretto di quest'ultimo, dopo completa ricarica, deve superare di almeno il 10 per cento la durata di registrazione corrispondente alla carica massima di fogli dell'apparecchio.

### 7. Illuminazione e protezione

- a) I dispositivi indicatori dell'apparecchio devono essere muniti di un'illuminazione adeguata antiabbagliante.
- b) Per le normali condizioni di utilizzazione, tutte le parti interne dell'apparecchio devono essere protette contro l'umidità e la polvere. Esse devono inoltre essere protette contro l'accessibilità mediante involucri che devono poter essere sigillati.




## B. Dispositivi indicatori


1. Indicatore della distanza percorsa (contatore totalizzatore)
  - a) Il valore della graduazione più piccola del dispositivo indicatore della distanza percorsa deve essere di 0,1 km. Le cifre che indicano gli ettometri devono essere nettamente distinguibili da quelle che indicano i numeri interi di chilometri.
  - b) Le cifre del contatore totalizzatore devono essere chiaramente leggibili ed avere un'altezza apparente di almeno 4 mm.
  - c) Il contatore totalizzatore deve poter indicare fino a 99 999,9 km almeno.
2. Indicatore della velocità (tachimetro)
  - a) All'interno del campo di misurazione, la graduazione della velocità dev'essere graduata uniformemente per intervalli di 1, 2, 5 oppure 10 km/h. Il valore in velocità della scala (intervallo compreso fra due segni di riferimento successivi) non deve superare il 10 % della velocità massima che figura alla fine del campo di misurazione.
  - b) Il settore di indicazione non deve essere numerato oltre il campo di misurazione.
  - c) La lunghezza dell'intervallo della graduazione corrispondente ad una differenza di velocità di 10 km/h non deve essere inferiore a 10 mm.
  - d) Su un indicatore a lancetta, la distanza fra la lancetta e il quadrante non deve superare 3 mm.
3. Indicatore del tempo (orologio)


L'indicatore di tempo deve essere visibile dall'esterno dell'apparecchio e la lettura deve essere sicura, facile e non ambigua.

## C. Dispositivi registratori

1. Prescrizioni generali
  - a) In ogni apparecchio, indipendentemente dalla forma del foglio di registrazione (nastro o disco), si deve prevedere un punto di riferimento che permetta di collocare correttamente il foglio di registrazione in modo da garantire la corrispondenza fra l'ora indicata dall'orologio e la marcatura oraria sul foglio.
  - b) Il meccanismo che trascina il foglio di registrazione deve garantire che quest'ultimo scorra senza gioco e possa venire collocato e tolto liberamente.
  - c) Il dispositivo di avanzamento del foglio di registrazione, nel caso in cui quest'ultimo abbia forma di disco, sarà comandato dal meccanismo dell'orologio. In questo caso il movimento di rotazione del foglio sarà continuo ed uniforme con una velocità minima di 7 mm/h misurata sul bordo interno della corona circolare che delimita la zona di registrazione della velocità. Negli apparecchi del tipo a nastro, se il dispositivo di avanzamento dei fogli è comandato dal meccanismo dell'orologio, la velocità di avanzamento in linea retta sarà di 10 mm/h almeno.

- d) Le registrazioni della distanza percorsa, della velocità del veicolo e dell'apertura della custodia contenente il foglio (i fogli) di registrazione devono essere automatiche.
2. Registrazioni della distanza percorsa
- a) Ogni distanza di 1 km percorsa deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno 1 mm della coordinata corrispondente.
- b) Anche a velocità che raggiungono il limite superiore del campo di misurazione, il diagramma dei percorsi deve essere chiaramente leggibile.
3. Registrazioni della velocità
- a) La punta scrivente per la registrazione della velocità deve avere, in linea di massima, un movimento rettilineo perpendicolare alla direzione dello scorrimento del foglio di registrazione, indipendentemente dalla forma di quest'ultimo.
- Tuttavia, si può ammettere un movimento curvilineo della punta scrivente se vengono adempiute le seguenti condizioni:
- il tracciato descritto da detta punta è perpendicolare alla circonferenza media (nel caso di fogli a forma di dischi) o all'asse della zona riservata alla registrazione della velocità (nel caso di foglio a forma di nastri);
  - il rapporto fra il raggio di curvatura del tracciato descritto dalla punta e la larghezza della zona riservata alla registrazione della velocità non è inferiore a 2,4: 1 per qualsiasi forma di foglio di registrazione;
  - le varie graduazioni della scala del tempo devono attraversare la zona di registrazione secondo una curva con lo stesso raggio del tracciato descritto dalla punta scrivente. La distanza tra le gradazioni deve corrispondere al massimo a un'ora della scala del tempo.
- b) Ogni variazione di 10 km/h della velocità deve essere rappresentata sul diagramma mediante una variazione di almeno 1,5 mm della coordinata corrispondente
4. Registrazione dei tempi
- a) L'apparecchio deve registrare il tempo di guida in modo totalmente automatico. Deve inoltre registrare, eventualmente mediante la manovra di un comando adeguato, gli altri gruppi di tempi come segue:
- i) sotto il simbolo  : il tempo di guida;
- ii) sotto il simbolo  : tutti gli altri tempi di lavoro;
- iii) sotto il simbolo  : il tempo di disponibilità, ovvero:
- il tempo d'attesa, ossia il periodo durante il quale ai conducenti è richiesta la permanenza sul posto di lavoro soltanto per rispondere ad eventuali chiamate al fine di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori;

- il tempo trascorso a fianco di un conducente durante la marcia del veicolo;
  - il tempo trascorso in cuccetta durante la marcia del veicolo;
- iv) sotto il simbolo  : le interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero.

Ciascuna parte contraente può permettere, per i fogli di registrazione utilizzati sui veicoli immatricolati nel suo territorio, che i periodi di tempo di cui alle lettere ii) e iii) siano tutti registrati sotto il simbolo .

- b) Le caratteristiche dei tracciati, le loro posizioni relative ed eventualmente i segni previsti nel punto 4a) devono consentire di riconoscere chiaramente la natura dei differenti tempi. La natura dei vari gruppi di tempi è rappresentata nel diagramma mediante differenze di spessore dei tratti relativi o mediante qualsiasi altro sistema almeno altrettanto efficace per quanto concerne la leggibilità e l'interpretazione del diagramma.
- c) Nel caso di veicoli utilizzati da un equipaggio composto di più membri le registrazioni di cui al punto 4a) devono essere operate su due fogli distinti, ciascuno per un conducente. In tal caso, l'avanzamento dei vari fogli deve essere effettuato dallo stesso meccanismo o da meccanismi sincronizzati.

#### D. Dispositivi di chiusura

1. La custodia contenente il foglio o i fogli di registrazione e il comando del dispositivo per rimettere l'orologio deve essere munita di una serratura.
2. Ogni apertura della custodia contenente il foglio o i fogli di registrazione e il comando del dispositivo per rimettere l'orologio deve essere marcata automaticamente sul foglio o sui fogli.

#### E. Iscrizioni

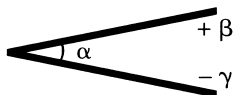
1. Sul quadrante dell'apparecchio devono figurare le seguenti iscrizioni
  - in prossimità del numero indicato dal contatore totalizzatore, l'unità di misura delle distanze espressa dal simbolo «km»,
  - in prossimità della scala delle velocità, l'indicazione «km/h»,
  - il campo di misurazione del tachimetro sotto la forma «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Questa indicazione non è necessaria se figura sulla targa segnaletica dell'apparecchio.

Queste prescrizioni non si applicano tuttavia agli apparecchi di controllo omologati prima del 10 agosto 1970.

2. Sulla targa segnaletica incorporata nell'apparecchio devono figurare le seguenti indicazioni, visibili sull'apparecchio montato:
  - nome e indirizzo del fabbricante dell'apparecchio,
  - numero di fabbricazione e anno di costruzione,
  - marchio di omologazione del modello dell'apparecchio,



- costante dell'apparecchio, sotto la forma « $k = \dots$  giri/km» o « $k = \dots$  imp/km»,
- eventualmente campo di misurazione della velocità sotto la forma indicata nel punto 1,
- se la sensibilità dello strumento all'angolo d'inclinazione può influenzare le indicazioni fornite dall'apparecchio oltre le tolleranze ammesse, l'orientamento angolare ammissibile sotto la forma:



dove  $\alpha$  rappresenta un angolo misurato a partire dalla posizione orizzontale della faccia anteriore (orientata verso l'alto) dell'apparecchio per il quale è regolato lo strumento, e  $\beta$  e  $\gamma$  rappresentano rispettivamente gli scarti limite ammissibili verso l'alto e verso il basso rispetto all'angolo  $\alpha$ .

#### F. Tolleranze massime (dispositivi indicatori e registratori)

1. Al banco di prova del montaggio:
  - a) distanza percorsa:  
 $\pm 1$  % della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a 1 km;
  - b) velocità:  
 $\pm 3$  km/h rispetto alla velocità reale;
  - c) tempi:  
 $\pm 2$  minuti al giorno, con un massimo di 10 minuti in 7 giorni nel caso in cui la durata di marcia dell'orologio dopo la ricarica non è inferiore a questo periodo.
2. All'atto del montaggio:
  - a) distanza percorsa:  
 $\pm 2$  % della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a 1 km;
  - b) velocità:  
 $\pm 4$  km/h rispetto alla velocità reale;
  - c) tempi:  
 $\pm 2$  minuti al giorno, oppure  
 $\pm 10$  minuti ogni 7 giorni.
3. In uso:
  - a) distanza percorsa:  
 $\pm 4$  % della distanza reale e per una distanza reale almeno pari a 1 km;
  - b) velocità:  
 $\pm 6$  km/h rispetto alla velocità reale;

- c) tempi:  
±2 minuti al giorno, oppure  
±10 minuti ogni 7 giorni.

4. Le tolleranze massime elencate ai punti 1, 2 e 3 sono valide per temperature oscillanti fra 0 e 40 °C; le temperature vengono misurate in prossimità immediata dell'apparecchio.

5. Le tolleranze massime elencate ai punti 2 e 3 si intendono misurate nelle condizioni di cui al capitolo VI.

## IV. Fogli di registrazione

### A. Prescrizioni generali

1. I fogli di registrazione devono essere di qualità tale che non impediscano il normale funzionamento dell'apparecchio e che le registrazioni fattevi siano indelebili, chiaramente leggibili e identificabili.

I fogli di registrazione devono conservare le loro dimensioni e le loro registrazioni in condizioni igrometriche e di temperatura normali.

Deve inoltre essere possibile iscrivere sui fogli, senza deteriorarli e senza impedire la leggibilità delle registrazioni, le seguenti indicazioni:

- a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio;
- b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio;
- c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio;
- d) la lettura del contachilometri:
  - prima del primo viaggio registrato sul foglio,
  - alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio,
  - in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio (contatore del veicolo al quale è stato assegnato e contatore del veicolo al quale sarà assegnato);
- e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.

In condizioni normali di conservazione, le registrazioni devono potersi leggere con precisione durante almeno un anno.

2. La capacità minima di registrazione dei fogli, indipendente dalla loro forma, deve essere di 24 ore.

Se più dischi sono collegati fra di loro allo scopo di aumentare la capacità di registrazione continua ottenibile senza intervento del personale, i raccordi fra i differenti dischi devono essere attuati in modo che le registrazioni, nel passaggio da un disco all'altro, non presentino né interruzioni né sovrapposizioni.

## **B. Zone delle registrazioni e loro graduazioni**

1. I fogli di registrazione presentano le seguenti zone di registrazione:
  - una zona riservata esclusivamente alle indicazioni relative alla velocità,
  - una zona riservata esclusivamente alle indicazioni relative alle distanze percorse,
  - una zona (o delle zone) per le indicazioni relative al tempo di guida, agli altri tempi di lavoro e al tempo di disponibilità, alle interruzioni di lavoro ed al riposo dei conducenti.
2. La zona riservata alla registrazione della velocità deve essere suddivisa in intervalli non superiori a 20 km/h. Su ciascuna linea di questa suddivisione deve essere indicata in cifre la velocità corrispondente. Il simbolo km/h deve figurare almeno una volta all'interno di questa zona. L'ultima linea di questa zona deve coincidere con il limite superiore del campo di misurazione.
3. La zona riservata alla registrazione dei percorsi deve essere stampata in modo da permettere una facile lettura del numero di chilometri percorsi.
4. La zona (o le zone) riservata(e) alla registrazione dei tempi di cui al punto 1 deve (devono) recare le indicazioni necessarie per individuare senza ambiguità i vari gruppi di tempi.

## **C. Indicazioni stampate sui fogli di registrazione**

Ciascun foglio deve recare stampate le seguenti indicazioni:

- nome e indirizzo o marchio del fabbricante,
- marchio di omologazione del modello del foglio,
- marchio di omologazione del (o dei) modello(i) di apparecchio(i) nel quale(i) il foglio è utilizzabile,
- limite superiore della velocità registrabile stampata in chilometri per ora.

Inoltre su ciascun foglio deve essere impressa almeno una linea di indicazione dei tempi graduata in modo da permettere la lettura immediata del tempo per intervalli di 15 minuti, nonché un'agevole determinazione degli intervalli di 5 minuti.

## **D. Spazio libero per iscrizioni manoscritte**

Uno spazio libero sui fogli deve essere previsto per permettere al conducente di riportarvi almeno le seguenti indicazioni manoscritte:

- cognome e nome del membro dell'equipaggio,
- data e luogo dell'inizio e della fine di utilizzazione del foglio,
- numero (numeri) della targa d'immatricolazione del veicolo (dei veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio,

- rilevamenti del contatore chilometrico del veicolo (dei veicoli) al quale (ai quali) il conducente è assegnato durante l'utilizzazione del foglio,
- ora del cambio del veicolo.

## V. Montaggio dell'apparecchio di controllo

### A. Prescrizioni generali

1. Gli apparecchi di controllo devono essere montati sui veicoli in modo che il conducente possa sorvegliare facilmente dal suo posto l'indicatore di velocità, il contatore totalizzatore e l'orologio e che tutti i loro elementi, compresi quelli di trasmissione, vengano protetti contro ogni deterioramento casuale.

2. La costante dell'apparecchio di controllo deve poter essere adattata al coefficiente caratteristico del veicolo mediante un adeguato dispositivo chiamato adattatore.

I veicoli con più rapporti al ponte devono essere muniti di un dispositivo di commutazione per riportare automaticamente questi diversi rapporti a quello per il quale l'adattamento dell'apparecchio al veicolo viene effettuato dall'adattatore.

3. Una targhetta di montaggio ben visibile viene fissata sul veicolo in prossimità dell'apparecchio, o sull'apparecchio stesso, dopo la verifica durante il primo montaggio. Dopo ogni intervento da parte di un montatore o di un'officina autorizzati, che richieda una modifica della regolazione dell'installazione vera e propria, deve essere apposta una nuova targhetta in sostituzione della precedente.

Sulla targhetta devono essere riportate almeno le seguenti indicazioni:

- nome, indirizzo o marchio del montatore o dell'officina autorizzati,
- coefficiente caratteristico del veicolo sotto forma « $w = \dots$  giri/km» o « $w = \dots$  imp/km»,
- circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote sotto forma « $l = \dots$  mm»,
- data del rilevamento del coefficiente caratteristico del veicolo e della misurazione della circonferenza effettiva dei pneumatici delle ruote.

### B. Sigilli

I seguenti elementi devono essere sigillati:

- a) la targhetta di montaggio, a meno che sia applicata in modo da non poter essere tolta senza distruggere le indicazioni;
- b) le parti estreme del collegamento tra l'apparecchio di controllo vero e proprio e il veicolo;
- c) l'adattatore vero e proprio e il suo inserimento nel circuito;
- d) il dispositivo di commutazione per i veicoli con più rapporti al ponte;
- e) i collegamenti dell'adattatore e del dispositivo di commutazione agli elementi di montaggio;
- f) gli involucri di cui al capitolo III sezione A punto 7b).

In casi particolari possono essere previsti, in occasione dell'omologazione del modello dell'apparecchio, altri sigilli, e sulla scheda di omologazione deve essere menzionata la posizione di tali sigilli.

Soltanto i sigilli di collegamento di cui alle lettere b), c) ed e) possono essere tolti in casi d'urgenza; ogni rimozione di questi sigilli deve formare oggetto di una giustificazione per iscritto, tenuta a disposizione dell'autorità competente.

## **VI. Verifiche e controlli**

Le parti contraenti designano gli organismi che devono effettuare le verifiche ed i controlli.

### **1. Certificazione degli strumenti nuovi o riparati**

Di ogni singolo apparecchio, nuovo o riparato, viene certificato il corretto funzionamento e l'esattezza delle indicazioni e registrazioni, nei limiti fissati nel capitolo III sezione F punto 1, mediante il sigillo di cui al capitolo V sezione B lettera f).

A tale scopo le parti contraenti possono istituire la verifica dell'origine, che costituisce il controllo e la conferma della conformità di un apparecchio nuovo o rimesso a nuovo con il modello omologato e/o con i requisiti prescritti dal regolamento compresi i suoi allegati, o delegare la certificazione stessa ai fabbricanti o ai loro mandatari.

### **2. Montaggio**

All'atto del montaggio a bordo di un veicolo l'apparecchio e l'installazione nel suo complesso debbono essere conformi alle disposizioni relative agli errori massimi tollerati, di cui al capitolo III sezione F punto 2.

Le relative prove di controllo sono eseguite dal montatore o dall'officina autorizzati, sotto la loro responsabilità.

### **3. Controlli periodici**

- a) Ogni due anni almeno si procede a controlli periodici degli apparecchi montati, che possono essere effettuati in occasione delle ispezioni tecniche degli autoveicoli.

Saranno in particolare controllati:

- lo stato di buon funzionamento dell'apparecchio,
- la presenza del marchio di omologazione sugli apparecchi,
- la presenza della targhetta di montaggio,
- l'integrità dei sigilli dell'apparecchio e degli altri elementi di montaggio,
- la circonferenza effettiva dei pneumatici.

- b) Il controllo dell'osservanza delle disposizioni di cui al capitolo III sezione F punto 3 relativo agli errori massimi tollerati in esercizio, verrà eseguito almeno una volta ogni sei anni, ma ciascuno stato membro ha facoltà di prescrivere un termine più breve per i veicoli immatricolati nel proprio terri-

torio. Questo controllo comporta obbligatoriamente la sostituzione della targhetta di montaggio.

#### 4. Determinazione degli errori

La determinazione degli errori all'atto del montaggio e durante l'uso si effettua nelle seguenti condizioni, che devono essere considerate normali condizioni di prova:

- veicolo a vuoto, in normali condizioni di marcia,
- pressione dei pneumatici conforme alle indicazioni fornite dal fabbricante,
- usura dei pneumatici nei limiti ammessi dalle prescrizioni in vigore,
- movimento del veicolo: questo deve spostarsi mosso dal proprio motore, in linea retta, su un'area piana ad una velocità di  $50 \pm 5$  km/h; il controllo, a condizione che venga eseguito con una precisione analoga, può anche essere effettuato su un appropriato banco di prova.

## **Disposizioni relative a costruzione, prova, montaggio e controllo del materiale di registrazione digitale utilizzato nei trasporti su strada**

### **Art. 1** Preambolo

1. Poiché la presente appendice è un adattamento dell'allegato 1B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada<sup>48</sup>, il contenuto di tale allegato non è riprodotto nell'AETR in considerazione del suo volume e del suo carattere estremamente tecnico. Per ottenere il testo ufficiale completo e i suoi ulteriori emendamenti, le parti contraenti devono riferirsi alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il contenuto della presente appendice si limita pertanto a un'introduzione che rinvia ai testi pertinenti dell'Unione europea e alle pagine della Gazzetta ufficiale sulle quali essi sono stati pubblicati, segnalando, mediante riferimenti incrociati, i punti particolari dove tale allegato deve essere adeguato al contesto dell'AETR.

2. Per facilitare la consultazione di tale allegato unitamente agli adeguamenti operati per tenere conto del contesto dell'AETR e dare così una visione globale del testo [...], una versione consolidata dell'appendice 1B sarà elaborata dal Segretariato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite. Essa, tuttavia, non avrà alcuna forza di legge. Se necessario, questa versione, pubblicata nelle lingue ufficiali della CEE-ONU, sarà aggiornata.

### **Art. 2** Disposizioni introduttive all'appendice 1B

1. Conformemente all'articolo 1 paragrafo 1, le parti contraenti sono invitate a riferirsi, per consultare l'allegato 1B, ai regolamenti della Commissione (CE) n. 1360/2002 del 13 giugno 2002 e n. 432/2004 del 5 marzo 2004 (si veda il rinvio qui di seguito per le date della loro pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea) che adeguano per la settima e per l'ottava volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.
2. Ai fini della presente appendice:
  - 2.1 I termini che figurano nella colonna di sinistra devono essere sostituiti con i termini corrispondenti che figurano nella colonna di destra:

<sup>47</sup> Introdotta dalle mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU **2007** 2209).

<sup>48</sup> Così come emendato dal regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio il 24 set. 1998 (GU L 274 del 9 ott. 1998), e dai regolamenti della Commissione (CE) n. 1360/2002 del 13 giu. 2002 (GU L 207 del 5 ago. 2002, rettifica GU L 77 del 13 mar. 2004) e n. 432/2004 del 5 mar. 2004 (GU L 71 del 10 mar. 2004).

Termini utilizzati nell'allegato 1B	Termini utilizzati nell'AETR
Stato membro	parte contraente
SM	PC
allegato (1B)	appendice (1B)
appendice	sotto-appendice
Regolamento	accordo o AETR
Comunità	CEE-ONU

2.2 I riferimenti ai testi giuridici che figurano nella colonna di sinistra devono essere sostituiti con i riferimenti che figurano nella colonna di destra:

Testi giuridici della Comunità europea	Testi giuridici di competenza della Commissione economica per l'Europa
Regolamento n. 3820/85/CEE del Consiglio	AETR
Direttiva n. 92/23/CEE del Consiglio	Regolamento CEE n. 54
Direttiva n. 95/54/CE della Commissione che adegua al progresso tecnico la direttiva n. 72/245/CEE del Consiglio	Regolamento CEE n. 10

2.3 Qui di seguito si fornisce la lista di testi o di disposizioni per i quali non esiste un equivalente CEE-ONU o che necessitano un complemento d'informazione. Questi testi o informazioni sono citati solo per memoria.

2.3.1 Il limite per la regolazione del limitatore di velocità, come stabilito dall'allegato 1B/dall'appendice 1B punto I (Definizioni) lettera bb) è conforme alle disposizioni della direttiva n. 92/6/CEE del 10 febbraio 1992 (GU L 57 del 02/03/1992).

2.3.2 La misurazione delle distanze, come stabilita dall'allegato 1B/dall'appendice 1B punto I (Definizioni) lettera u), è conforme alle disposizioni della direttiva n. 97/27/CE del Consiglio del 22 luglio 1997, così come emendata nell'ultima versione (GU L 233 del 25/08/1997).

2.3.3 L'identificazione del veicolo, come stabilita dall'allegato 1B/dall'appendice 1B punto I (Definizioni) lettera nn), è conforme alle disposizioni della direttiva n. 76/114/CEE del Consiglio del 18 dicembre 1975 (GU L 24 del 30/01/1976).



- 2.3.4 Le prescrizioni in materia di sicurezza devono essere conformi alle disposizioni previste dalla raccomandazione n. 95/144/CE del Consiglio, del 7 aprile 1995, su criteri comuni per la valutazione della sicurezza delle tecnologie d'informazione (GU L 93 del 26/04/1995).
- 2.3.5 La protezione delle persone fisiche per quanto concerne il trattamento di dati a carattere personale e la libera circolazione di questi dati devono essere conformi alle disposizioni della direttiva n. 95/46/CE del Consiglio, del 24 ottobre 1995, così come emendata nell'ultima versione (GU L 281 del 23/11/1995).
- 2.4 Altre disposizioni che devono essere modificate o abrogate:
- 2.4.1 il tenore della disposizione 172 è abrogato e sostituito dalla menzione «riservato»;
- 2.4.2 la disposizione 174 è modificata come segue:  
«il segno distintivo della parte contraente che ha rilasciato la carta. I segni distintivi delle parti contraenti che non sono membro dell'Unione europea sono quelli definiti dalla convenzione di Vienna del 1968<sup>49</sup> sulla circolazione stradale e dalla convenzione di Ginevra del 1949 sulla circolazione stradale.»;
- 2.4.3 il rinvio alla bandiera dell'Unione europea, seguito dalla sigla SM («Stato membro») nella disposizione 178 è sostituito dalla sigla «PC» («parti contraenti»); l'indicazione della bandiera delle parti contraenti che non sono membro dell'Unione europea è facoltativo;
- 2.4.4 la disposizione 181 è modificata come segue:  
«D'accordo con il segretariato della CEE-ONU, le parti contraenti possono aggiungere colori o marchi, ad esempio marchi di sicurezza, che non devono tuttavia pregiudicare l'applicazione delle altre disposizioni della presente appendice.»;
- 2.4.5 la disposizione 278 è modificata come segue:  
«Un solo e medesimo organo competente effettua le prove di interoperabilità.»;
- 2.4.6 le disposizioni 291–295 sono abrogate e sostituite dalla menzione «riservato»;
- 2.4.7 nell'appendice 9/nella sotto-appendice 9 dell'AETR (Omologazione per tipo – Lista dei test minimi prescritti), 1, 1-1, il periodo introduttivo è modificato come segue:  
«L'omologazione per tipo del materiale (o di un elemento) di registrazione o della carta del tachigrafo si fonda su:».

<sup>49</sup> RS 0.741.10

## Marchio e schede di omologazione

### I. Marchio di omologazione

1. Il marchio di omologazione è composto:

- di un rettangolo, all'interno del quale si trova la lettera «e» minuscola seguita da un numero distintivo o del Paese che ha rilasciato l'omologazione, come segue:

Germania	– 1	Danimarca	– 18	Bulgaria	– 34
Francia	– 2	Romania	– 19	Kazakistan	– 35
Italia	– 3	Polonia	– 20	Lituania	– 36
Paesi Bassi	– 4	Portogallo	– 21	Turchia	– 37
Svezia	– 5	Federazione Russa	– 22	Turkmenistan	– 38
Belgio	– 6	Grecia	– 23	Azerbaigian	– 39
Ungheria	– 7	Irlanda	– 24	Ex Repubblica jugoslava di Macedonia	– 40
Repubblica Ceca	– 8	Croazia	– 25	Andorra	– 41
Spagna	– 9	Slovenia	– 26	Uzbekistan	– 44
Serbia	– 10	Slovacchia	– 27	Cipro	– 49
Gran Bretagna	– 11	Bielorussia	– 28	Malta	– 50
Austria	– 12	Estonia	– 29	Albania	– 54
Lussemburgo	– 13	Moldavia	– 30	Armenia	– 55
Svizzera	– 14	Bosnia-Erzegovina	– 31	Montenegro	– 56
Norvegia	– 16	Lettonia	– 32	San Marino	– 57
Finlandia	– 17	Liechtenstein	– 33	Monaco	– 59

Sistema di attribuzione dei numeri:

- i) ai Paesi che sono parti contraenti dell'accordo del 1958 relativo all'adozione di condizioni uniformi di omologazione ed al riconoscimento reciproco dell'omologazione degli accessori e parti di veicoli a motore, gli stessi numeri attribuiti a tali Paesi nel presente accordo;
  - ii) ai Paesi che non sono parti contraenti dell'accordo del 1958, secondo l'ordine cronologico nel quale ratificano il presente accordo o vi aderiscono
- e

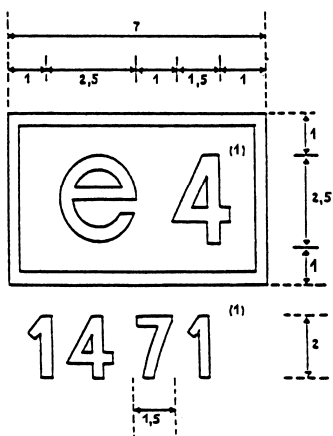
un numero di omologazione corrispondente al numero della scheda di omologazione stabilita per il prototipo dell'apparecchio di controllo o del foglio di registrazione, posto in una posizione qualsiasi in prossimità del rettangolo.

<sup>50</sup> Aggiornata dalle mod. dei 27 feb. 2004/16 giu. 2006 (RU 2007 2209) e del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

*Nota:* Affinché in futuro vi sia conformità tra i segni convenzionali dell'accordo del 1958 e quelli definiti nell'AETR, bisognerà attribuire lo stesso numero alle nuove parti contraenti per i due accordi.

2. Il marchio di omologazione viene apposto sulla targhetta segnaletica di ciascun apparecchio e su ciascun foglio di registrazione. Esso deve essere indelebile e rimanere sempre ben leggibile.

3. Le dimensioni del marchio di omologazione disegnate qui di seguito sono espresse in millimetri; queste dimensioni rappresentano dei minimi. Si devono rispettare i rapporti fra queste dimensioni.



(1) Queste cifre sono state scelte unicamente a titolo di esempio.

## II. Scheda di omologazione per i prodotti conformi all'appendice 1

La parte contraente che ha effettuato l'omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione di cui viene riprodotto un modello qui di seguito. Per la comunicazione alle altre parti contraenti delle omologazioni accordate o degli eventuali ritiri, ciascuna parte contraente utilizza copie di questo documento.

### Scheda di omologazione

Nome dell'amministrazione competente .....

Comunicazione concernente\*

- l'omologazione di un modello di apparecchio di controllo;
- il ritiro di omologazione di un modello di apparecchio di controllo;
- l'omologazione del foglio di registrazione;
- il ritiro dell'omologazione del foglio di registrazione.

N. di omologazione.....

1. Marchio di fabbrica o di commercio.....
2. Denominazione del modello .....
3. Nome del fabbricante.....
4. Indirizzo del fabbricante .....
5. Presentato all'omologazione il.....
6. Laboratorio di prova .....
7. Data e numero del verbale di laboratorio.....
8. Data dell'omologazione.....
9. Data del ritiro dell'omologazione.....
10. Modello (i) di apparecchio(i) di controllo sul(i) quale (i) il foglio è destinato ad essere utilizzato .....
11. Luogo .....
12. Data.....
13. In allegato documenti illustrativi .....

14. Osservazioni

.....  
(Firma)

\* Cancellare le menzioni inutili.

### III. Scheda di omologazione per i prodotti conformi all'appendice 1B

La parte contraente che ha effettuato l'omologazione rilascia al richiedente una scheda di omologazione di cui viene riprodotto un modello qui di seguito. Per la comunicazione alle altre parti contraenti delle omologazioni accordate o degli eventuali ritiri, ciascuna parte contraente utilizza copie di questo documento.

#### Scheda di omologazione per i prodotti conformi all'appendice 1B

Nome dell'amministrazione competente .....

Comunicazione concernente (1):

- l'omologazione di
- il ritiro dell'omologazione di
  - un modello di apparecchio di controllo
  - un componente di apparecchio di controllo (2)
  - una carta del conducente
  - una carta dell'officina
  - una carta dell'azienda
  - una carta di controllo

N. di omologazione .....

1. Marchio di fabbrica o di commercio .....
2. Denominazione del modello .....
3. Nome del fabbricante .....
4. Indirizzo del fabbricante .....
5. Presentato all'omologazione il .....
6. Laboratorio(i) di prova .....
7. Data e numero dei verbali di laboratorio .....
8. Data dell'omologazione .....
9. Data del ritiro dell'omologazione .....
10. Modello(i) di componente(i) di apparecchio(i) di controllo con il(i) quale(i) il componente è destinato a essere utilizzato .....
11. Luogo .....
12. Data .....
13. In allegato i documenti illustrativi .....

14. Osservazioni (compresa l'ubicazione dei sigilli, se del caso)

.....  
(Firma)

- (1) Apporre una croce a ciò che fa al caso.
- (2) Precisare il componente cui si riferisce la comunicazione.

## Formulari tipo

Conformemente all'articolo 12<sup>bis</sup> del presente accordo, i trasportatori stradali possono utilizzare i seguenti formulari tipo per facilitare i controlli sulle strade:

1. Il FORMULARIO DI ATTESTAZIONE DI ATTIVITÀ va utilizzato quando un conducente è stato assente per malattia o vacanza o quando è stato alla guida di un veicolo escluso dal campo d'applicazione dell'AETR ai sensi dell'articolo 2 del presente accordo.

*Istruzioni per l'utilizzazione* (da riportare sul retro formulario, se possibile)

- a) Tutti i campi del presente formulario devono essere compilati, *prima dell'operazione di trasporto*, dall'impresa di trasporto e dal conducente.
  - b) Il testo del formulario non può essere modificato.
  - c) Per essere valido, il formulario deve essere firmato sia dal rappresentante abilitato dell'impresa di trasporto che dal conducente stesso. Per le imprese individuali, il conducente firmerà una volta a nome dell'impresa e una volta in qualità di conducente. È valido unicamente il documento originale firmato.
  - d) Il formulario può essere stampato con il logo dell'impresa. Le rubriche 1–5 possono essere prestampate. Il timbro dell'impresa non può sostituire la firma del sottoscritto, ma la firma può essere accompagnata dal timbro.
  - e) Le informazioni supplementari nazionali o regionali dovranno figurare sul retro del formulario.
  - f) Se il formulario è redatto in una lingua diversa dall'inglese o dal francese, il titolo nella lingua nazionale dovrà figurare sotto i titoli in inglese e in francese, che vanno mantenuti. I titoli delle rubriche all'interno del formulario dovranno essere ripetuti in inglese se il documento originale è redatto in una lingua diversa dall'inglese (vedi il modello allegato).
2. *(Spazio riservato a un eventuale altro formulario)*

<sup>51</sup> Introdotta dalla mod. del 20 set. 2010, in vigore per la Svizzera dal 20 set. 2010 (RU 2010 5727).

Appendice 3 dell'allegato all'AETR

**Formulaire d'attestation d'activités\*/Attestation of activities\***

**Formulario di attestazione di attività\***

(règlement [CE] N° 561/2006 ou l'AETR\*\*)/(Regulation [EC] 561/2006 or the AETR\*\*)

(regolamento [CE] N. 561/2006 o dell'AETR\*\*)

Il presente modulo deve essere riempito a macchina in caratteri latini e firmato prima dell'operazione di trasporto/  
To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey.

Il modulo va custodito assieme alle registrazioni dell'apparecchio di controllo da conservare/  
To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept.

Le dichiarazioni false costituiscono reato/  
False attestations constitute an infringement.

Parte da compilarsi a cura dell'impresa (Part to be filled in by the undertaking)

- 1 Nome dell'impresa/Name of the undertaking: \_\_\_\_\_
- 2 Indirizzo, codice postale, città/Street address, postal code, city: \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
Paese/Country: \_\_\_\_\_
- 3 Numero di telefono (compreso il prefisso internazionale)/Telephone number (including international prefix): \_\_\_\_\_
- 4 Numero di fax (compreso il prefisso internazionale)/Fax number (including international prefix): \_\_\_\_\_
- 5 Indirizzo e-mail:/E-mail address \_\_\_\_\_

**Il sottoscritto (I, the undersigned):**

- 6 Cognome e nome/Name and first name: \_\_\_\_\_
- 7 Posizione all'interno dell'impresa/Position in the undertaking: \_\_\_\_\_

**dichiara che il conducente/declare that the driver:**

- 8 Cognome e nome/Name and first name: \_\_\_\_\_
- 9 Data di nascita (giorno/mese/anno)/Date of birth (day/month/year): \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_
- 10 Numero della licenza di condurre, della carta d'identità o del passaporto/  
Driving licence or identity card or passport number: \_\_\_\_\_
- 11 che ha iniziato a lavorare nell'impresa il (giorno/mese/anno)/  
who has started to work at the undertaking on (day/month/year): \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

durante il periodo/for the period:

- 12 dal (ora/giorno/mese/anno)/from (hour/day/month/year): \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_
- 13 al (ora/giorno/mese/anno)/to (hour/day/month/year): \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_
- 14  era assente per malattia\*\*\*/was on sick leave
- 15  era in vacanza\*\*\*/was on annual leave
- 16  era in congedo o in recupero\*\*\*/was on leave or rest
- 17  era alla guida di un veicolo non rientrante nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'AETR\*\*\*/  
drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR
- 18  eseguiva un altro lavoro diverso dalla guida\*\*\*/performed other work than driving
- 19  era disponibile\*\*\*/was available
- 20 Luogo/place: \_\_\_\_\_ Data/date: \_\_\_\_\_

Firma/signature: \_\_\_\_\_

- 21 Il sottoscritto conducente conferma di non essere stato alla guida di un veicolo rientrante nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'AETR durante il periodo indicato sopra/I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

- 22 Luogo/place: \_\_\_\_\_ Data/date: \_\_\_\_\_

Firma del conducente (signature of the driver): \_\_\_\_\_

\* Il presente formulario è disponibile in formato elettronico e stampabile al seguente indirizzo/  
This Form is available in electronic and printable versions at the following address:  
<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>.

\*\* Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada/European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

\*\*\* Contrassegnare una sola casella/Choose only one box.

**Campo d'applicazione l'8 aprile 2011<sup>52</sup>**

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Albania	20 luglio	2006 A	16 gennaio	2007
Andorra	13 febbraio	1997 A	12 agosto	1997
Armenia	9 giugno	2006 A	6 dicembre	2006
Austria	11 giugno	1975	5 gennaio	1976
Azerbaigian	16 agosto	1996 A	12 febbraio	1997
Belarus	5 aprile	1993 A	2 ottobre	1993
Belgio*	30 dicembre	1977	16 agosto	1978
Bosnia e Erzegovina	12 gennaio	1994 S	6 marzo	1992
Bulgaria	12 maggio	1995 A	8 novembre	1995
Ceca, Repubblica*	2 giugno	1993 S	1° gennaio	1993
Cipro	5 settembre	2003 A	3 marzo	2004
Croazia	3 agosto	1992 S	8 ottobre	1991
Danimarca*	30 dicembre	1977 A	16 agosto	1978
Estonia	3 maggio	1993 A	30 ottobre	1993
Finlandia*	16 febbraio	1999 A	15 agosto	1999
Francia*	9 gennaio	1978	18 agosto	1978
Germania*	9 luglio	1975	5 gennaio	1976
Grecia	11 gennaio	1974 A	5 gennaio	1976
Irlanda*	28 agosto	1979 A	1° marzo	1980
Italia	28 dicembre	1978	26 giugno	1979
Kazakistan	17 luglio	1995 A	13 gennaio	1996
Lettonia	14 gennaio	1994 A	13 luglio	1994
Liechtenstein	6 novembre	1996 A	5 maggio	1997
Lituania	3 giugno	1998 A	30 novembre	1998
Lussemburgo*	30 dicembre	1977	16 agosto	1978
Macedonia	10 novembre	1999 S	17 novembre	1991
Malta*	24 settembre	2004 A	23 marzo	2005
Moldova	26 maggio	1993 A	22 novembre	1993
Monaco*	16 giugno	2008 A	14 dicembre	2008
Montenegro	23 ottobre	2006 S	3 giugno	2006
Norvegia	28 ottobre	1971	5 gennaio	1976
Paesi Bassi*	30 dicembre	1977	16 agosto	1978
Polonia	14 luglio	1992	10 gennaio	1993
Portogallo	20 settembre	1973	5 gennaio	1976
Regno Unito*	4 gennaio	1978	18 agosto	1978
Romania	8 dicembre	1994 A	6 giugno	1995
Russia*	31 luglio	1978 A	27 gennaio	1979
San Marino	25 aprile	2007 A	21 ottobre	2007

<sup>52</sup> RU 2003 1798, 2007 2059 e 2011 1611.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/trattati>).



Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Serbia	12 marzo	2001 S	27 aprile	1992
Slovacchia*	28 maggio	1993 S	1° gennaio	1993
Slovenia	6 agosto	1993 S	25 giugno	1991
Spagna*	3 gennaio	1973 A	5 gennaio	1975
Svezia	24 agosto	1973	5 gennaio	1976
Svizzera	7 aprile	2000	4 ottobre	2000
Turchia	16 gennaio	2001 A	16 luglio	2001
Turkmenistan	18 settembre	1996 A	17 marzo	1997
Ucraina	3 febbraio	2006	2 agosto	2006
Ungheria	22 ottobre	1999 A	19 aprile	2000
Uzbekistan	22 ottobre	1998 A	19 aprile	1999

\* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e le dichiarazioni non sono pubblicate nella RU. Il testo, in francese e inglese, può essere consultato sul sito Internet dell'Organizzazione delle Nazioni Unite:  
<http://treaties.un.org/> oppure ottenuto presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

