

RACCOMANDAZIONI

COMMISSIONE

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 gennaio 2009

concernente orientamenti sulle migliori prassi in materia di verifica degli apparecchi di controllo da effettuare durante i controlli su strada e presso le officine autorizzate

[notificata con il numero C(2009) 108]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/60/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE ⁽¹⁾ del Consiglio, e in particolare l'articolo 11, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Considerando che, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, spetta alla Commissione definire gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli dei veicoli da parte degli agenti preposti, su strada o nei locali delle imprese di trasporto, o da parte di officine e montatori autorizzati.
- (2) L'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada serve a indicare la durata di guida e di riposo dei conducenti, oltre che a garantire che gli organismi nazionali competenti eseguano controlli efficaci in riferimento alle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.
- (3) Per assicurare il funzionamento corretto e affidabile di tale apparecchio di controllo e per garantire la registrazione e la conservazione dei dati occorre procedere a verifiche e controlli periodici in seguito alla sua installazione.
- (4) Tuttavia, sembra che i controlli e le verifiche periodici non vengano effettuati con una frequenza tale da scoraggiare sensibilmente i conducenti e le imprese che cercano di frodare il sistema utilizzando dispositivi di manipolazione o altri strumenti simili.
- (5) Secondo ricerche realizzate da esperti e stando alle informazioni raccolte, fino a oggi i tentativi di frodare il sistema del tachigrafo sono stati frequenti sui veicoli dotati di apparecchi di controllo analogici; ora, tuttavia, questo genere di attacchi e minacce è diffuso anche con i tachigrafi digitali.
- (6) La stessa ricerca ha messo in luce alcune manipolazioni che è possibile effettuare e di cui è stata provata l'esistenza nel settore del trasporto su strada per cercare di aggirare il sistema del tachigrafo e, in particolare, il tachigrafo digitale.
- (7) Queste azioni e minacce, oltre ad avere un impatto negativo inaccettabile sulla concorrenza e sulle condizioni sociali dei conducenti che operano in tale settore, rappresentano altresì un grave rischio per la sicurezza stradale.
- (8) Grazie alla maggiore sicurezza offerta dal tachigrafo digitale rispetto a quella dell'apparecchio analogico è possibile individuare con più facilità le minacce e i tentativi di attacco al sistema; in tal modo le probabilità di sorprendere spregiudicati conducenti e imprese in flagranza di utilizzo di dispositivi di manipolazione aumentano proporzionalmente, e ciò dovrebbe avere un forte effetto deterrente.

⁽¹⁾ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

- (9) La presente raccomandazione, di conseguenza, mira a incoraggiare e sostenere gli Stati membri affinché adottino metodi e procedure che, fondandosi sulle ricerche e sull'esperienza tecnica dell'industria, siano in grado di migliorare considerevolmente la possibilità di prevenire e individuare questi tentativi di frode.
- (10) Essa, in particolare, definisce le migliori prassi in materia di controlli, come identificate nello studio condotto dal Centro comune di ricerca.
- (11) La raccomandazione, assieme a una proposta di direttiva concernente controlli aggiuntivi da eseguire su strada, costituisce un pacchetto di misure attuative il cui scopo è ottenere un miglioramento notevole dell'individuazione e della prevenzione dell'utilizzo di dispositivi impiegati per frodare il sistema del tachigrafo digitale.
- (12) Le misure previste dalla presente raccomandazione sono conformi al parere del comitato istituito ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85 ⁽¹⁾ del Consiglio,

RACCOMANDA:

1. L'adozione e l'applicazione degli orientamenti sulle migliori prassi, definiti in allegato alla presente raccomandazione, in materia di controlli dei veicoli da parte degli agenti preposti, su strada o nei locali delle imprese di trasporto, o da parte di montatori e tecnici presso officine autorizzate dall'autorità competente dello Stato membro, al fine di individuare e prevenire l'utilizzo di dispositivi di manipolazione su apparecchi di controllo impiegati nel settore del trasporto su strada.
2. L'applicazione di tali orientamenti, ove opportuno, nel quadro delle strategie nazionali di controllo di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE.

Fatto a Bruxelles, il 23 gennaio 2009.

Per la Commissione

Antonio TAJANI

Vicepresidente

⁽¹⁾ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

ALLEGATO

**RACCOMANDAZIONI SULLE CONTROMISURE CHE GLI STATI MEMBRI DEVONO ADOTTARE PER
INDIVIDUARE E PREVENIRE L'UTILIZZO DI DISPOSITIVI DI MANIPOLAZIONE**

INDICE

CAPITOLO 1: INTRODUZIONE

CAPITOLO 2: L'EFFICACIA DEI CONTROLLI SU STRADA

- A Organizzazione e strumentazione
- B Metodi basati sul doppio posto di controllo con analisi della velocità e della distanza reali dei veicoli
- C Metodi basati su un posto di controllo unico partendo dall'analisi dettagliata dei dati scaricati
- D Metodi basati su un posto di controllo unico partendo dal controllo tecnico dei sigilli
- E Invio del veicolo all'officina
- F Verifica di veicoli o dati presso i locali dell'impresa

CAPITOLO 3: FORMAZIONE, STRUMENTAZIONE E MIGLIORI PRASSI

CAPITOLO 4: ISPEZIONI NELLE OFFICINE

- A Base giuridica
- B Rimozione o mancanza dei sigilli
- C Analisi dei dati conservati
- D Controllo dell'accoppiamento tra il sensore di movimento e l'unità elettronica di bordo
- E Procedure speciali conseguenti a un controllo su strada

CAPITOLO 5: RELAZIONI E VERIFICHE DELLE OFFICINE

CAPITOLO 6: DISPOSIZIONI FINALI

Capitolo 1: Introduzione

- 1.1 La presente raccomandazione della Commissione descrive gli interventi che gli Stati membri potrebbero essere incoraggiati ad attuare per far fronte alle minacce poste dall'utilizzo di dispositivi di manipolazione dei dati sui tachigrafi e, contemporaneamente, per promuovere e sostenere contromisure preventive tra gli Stati membri affinché possano intervenire in tal senso.
- 1.2 La presenza, a bordo di veicoli, di dispositivi di manipolazione volti a impedire il corretto utilizzo e funzionamento del sistema del tachigrafo digitale costituisce una delle più gravi minacce alla sicurezza del sistema. L'utilizzo di tali dispositivi, o l'intenzione di ricorrervi, genera una distorsione della concorrenza poiché conferisce un ingiusto vantaggio commerciale iniquo a imprese e conducenti senza scrupoli; produce inoltre un impatto negativo inaccettabile sul piano sociale a danno dei conducenti, perché questi vengono autorizzati, o obbligati, a rimanere alla guida molto più a lungo di quanto concesso dalla legge. Tali fattori possono determinare una riduzione della sicurezza stradale a scapito di tutti gli utenti della strada, mentre la Commissione si è impegnata a migliorare la sicurezza stradale nel corso dei prossimi anni.
- 1.3 Gli operatori e le imprese rispettosi della legge, inoltre, devono potersi fidare del tachigrafo digitale, mentre gli organismi nazionali di controllo in tutti i paesi della Comunità devono poter fare affidamento sull'autenticità e integrità dei dati registrati e conservati dall'apparecchio, indipendentemente dal fatto che questi vengano scaricati e analizzati dall'unità di bordo del veicolo o dalla carta del conducente. Per garantire l'attendibilità dei dati occorre sottoporre l'apparecchio a controlli e verifiche periodici, in modo che non vi siano dubbi in merito al suo corretto utilizzo e funzionamento.

- 1.4 Se si vogliono garantire l'integrità e l'autenticità dei dati registrati, la totale sicurezza del sistema e delle sue componenti è essenziale nel lungo termine. Per porre fine alle infrazioni maggiormente diffuse e ai tentativi più comuni di frodare il sistema, la Commissione prenderà in considerazione, all'occorrenza, la possibilità di introdurre ulteriori e più precise disposizioni legislative nel quadro della revisione del regolamento (CEE) n. 3821/85 e relativi allegati.
- 1.5 Nel breve periodo, tuttavia, le autorità competenti degli Stati membri potrebbero elaborare misure adeguate ed efficaci allo scopo di aumentare le probabilità di individuazione di dispositivi di manipolazione, riducendo così il rischio che imprese e conducenti ne facciano uso.
- 1.6 Sebbene gli Stati membri abbiano la responsabilità giuridica di ordinare che controlli e verifiche siano eseguiti in modo da assicurare un'efficace applicazione della legislazione comunitaria in materia sociale nel settore del trasporto su strada, tali controlli periodici non possono dare la garanzia che i suddetti dispositivi non vengano installati e utilizzati in un secondo momento, a controlli ultimati. L'esperienza dimostra che è assai più probabile rintracciare i dispositivi in oggetto durante i controlli su strada, quando si può ispezionare il veicolo con più attenzione. La frequenza e la natura di questi controlli da parte degli Stati membri dovrebbero essere incoraggiate onde incrementare significativamente il fattore deterrente in seguito all'aumento del rischio di rilevamento dei dispositivi.
- 1.7 L'appendice 10 (Obiettivi generali di sicurezza) dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 definisce la portata delle funzioni di sicurezza necessarie per garantire l'integrità del sistema del tachigrafo digitale. Gli obiettivi di sicurezza dell'intero sistema e le relative minacce devono essere perseguiti e affrontati mediante una combinazione di soluzioni tecniche, previa approvazione di un organismo di certificazione ITSEC, nonché attraverso mezzi fisici, procedure e personale, che devono essere messi a punto dagli Stati membri e dai produttori degli apparecchi. Pertanto l'intento di questa raccomandazione della Commissione è suggerire agli Stati membri le procedure più efficaci, sulla base sia di studi che delle migliori prassi conosciute, per sostenere le procedure e il personale di cui sopra.
- 1.8 La presente raccomandazione, tuttavia, non deve essere considerata come sostitutiva delle soluzioni tecniche offerte dall'ITSEC ⁽¹⁾, poiché all'atto pratico potrebbe essere facilmente utilizzata in combinazione e come supporto a tali soluzioni.
- 1.9 Nella relazione fornita dal Centro comune di ricerca ⁽²⁾ sono definite le tipologie di attacco conosciute e potenziali alla sicurezza del tachigrafo digitale. Tale relazione potrebbe pertanto essere utilizzata dagli Stati membri quale base per la realizzazione degli interventi e delle azioni necessari a garantire la trasmissione di informazioni e orientamenti adeguati agli agenti nazionali incaricati dei controlli, affinché questi possano attenersi nell'esecuzione di controlli e verifiche su strada. Analoghi orientamenti e informazioni, inoltre, potrebbero essere forniti a montatori e officine che effettuano riparazioni, controlli, verifiche e installazioni regolamentari di apparecchi di controllo nel settore dei trasporti stradali. La portata degli orientamenti potrebbe essere tale da garantire che questi operatori possano eseguire con completezza e competenza i controlli descritti in questo allegato, e che gli Stati membri siano capaci di intervenire per perseguire chi froda il sistema o tenta di farlo.
- 1.10 Gli orientamenti e le raccomandazioni seguenti non sono esaustivi e possono esserci situazioni in cui la loro applicazione potrebbe non consentire di raggiungere il risultato auspicato (per esempio, nei casi in cui non sia possibile collegare il cavo di collegamento al sensore di movimento). In questi casi si potrebbero incoraggiare gli Stati membri a elaborare metodi alternativi che si possano dimostrare altrettanto efficaci. Questi metodi alternativi potrebbero essere maggiormente condivisi da tutte le autorità coinvolte nelle attività di controllo.
- 1.11 Infine, anche se la presente raccomandazione della Commissione tiene conto di entrambi i tipi di tachigrafo definiti dal regolamento (CE) n. 3821/85 e relativi allegati, gli Stati membri possono disporre di metodi, procedure e orientamenti già consolidati in materia di controllo degli apparecchi analogici e di individuazione di dispositivi di manipolazione. Questa raccomandazione della Commissione, quindi, non intende né sostituire né sminuire le disposizioni preesistenti ma si propone di sostenerle, in particolare in riferimento al tachigrafo digitale, per il quale potrebbero essere adottate metodologie diverse, ma accomunate dallo stesso obiettivo. Qualora fossero già state introdotte disposizioni per il controllo degli apparecchi analogici, si raccomanda di estenderne, all'occorrenza, il campo di applicazione fino a includervi i tachigrafi digitali (si fa riferimento, per esempio, a situazioni riguardanti la retribuzione delle officine per l'esecuzione di incarichi specifici conferiti dagli agenti incaricati del controllo che indirizzano un veicolo verso un'officina autorizzata, come descritto nella sezione F).
- 1.12 Gli Stati membri devono agire con decisione ed essere sostenuti nella definizione delle rispettive strategie nazionali di controllo, dei metodi e delle procedure adottati per far fronte alle minacce al sistema del tachigrafo. Le migliori prassi potranno essere condivise con gli altri Stati membri.

⁽¹⁾ ITSEC - *Information Technology Security Evaluation Criteria* (Criteri per la valutazione della sicurezza delle tecnologie dell'informazione), 1991. Versione 1.2.

⁽²⁾ Osservazioni tecniche del CCR. «*Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles*» (Relazione sugli attacchi alla sicurezza dei tachigrafi digitali e sui rischi connessi all'introduzione di adattatori da installare sui veicoli leggeri). Diffusione limitata ai gestori del rischio nazionali (29 novembre 2007).

Capitolo 2: L'efficacia dei controlli su strada

A Organizzazione e strumentazione

- 2.1 Per poter eseguire controlli efficaci e accurati, gli agenti incaricati devono essere dotati della strumentazione necessaria e aver ricevuto una formazione adeguata. Essi devono quantomeno essere in possesso delle carte di controllo e delle apparecchiature necessarie per scaricare i file di dati dell'unità elettronica di bordo e della carta del conducente, ed essere in grado di esaminare questi file e i tabulati dell'apparecchio di controllo del tipo conforme all'allegato I B in combinazione con fogli o grafici del tipo conforme all'allegato I. Gli agenti incaricati dei controlli, inoltre, devono avere a disposizione un software in grado di analizzare tali dati in modo rapido e possibilmente senza intoppi, dal momento che è assodato che, per rilevare i dispositivi di manipolazione, non è possibile esaminare agevolmente i tabulati a bordo strada, tenuto conto della lunghezza e del contenuto di alcuni documenti da stampare.
- 2.2 Gli agenti incaricati dei controlli, siano questi su strada o nei locali dell'impresa, e a prescindere dal fatto che riguardino il rispetto del periodo di guida del conducente, i controlli tecnici o altri aspetti, potrebbero, nel limite del possibile, cogliere l'occasione per verificare il corretto funzionamento e utilizzo del tachigrafo, ed eventualmente individuare la presenza a bordo dispositivi di manipolazione.
- 2.3 Si raccomanda quindi agli Stati membri di cercare di organizzare i controlli dei veicoli ai fini dell'individuazione di tali dispositivi in modo tale che siano condotti in concomitanza con altre ispezioni (controlli tecnici, conformità rispetto alle norme sui periodi di guida, ecc.); si raccomanda altresì che, indicativamente, per almeno il 10 % del totale dei veicoli sottoposti a controllo si proceda alla verifica della presenza di dispositivi di manipolazione. Spetta agli Stati membri stabilire la metodologia e le circostanze appropriate per l'esecuzione di questi controlli aggiuntivi, il cui contenuto tuttavia potrebbe essere inglobato nella strategia generale di controllo nazionale.
- 2.4 Le seguenti metodologie, elencate a titolo esemplificativo, potrebbero essere adottate per l'esecuzione di controlli efficaci:
- doppio posto di controllo con analisi della velocità o della distanza (cfr. B);
- posto di controllo unico con esame dettagliato dei dati (cfr. C);
- posto di controllo unico con controllo tecnico (cfr. D).
- 2.5 Se un agente incaricato del controllo ritenesse di aver raccolto prove sufficienti, può accompagnare il veicolo in un'officina per eseguire ulteriori prove (cfr. E).
- 2.6 Gli Stati membri, naturalmente, possono sempre impiegare altri metodi, o ricorrere a metodi alternativi, per eseguire il controllo dei veicoli.

B Metodi basati sul doppio posto di controllo con analisi della velocità e della distanza reali dei veicoli

- 2.7 Controllo della velocità in un momento preciso: con questo metodo gli agenti incaricati dei controlli, utilizzando telecamere mobili o fisse, o pistole laser, possono misurare la velocità reale del veicolo prima di fermarlo per il controllo su strada in un dato momento. Una volta fermato il veicolo, possono scaricare il file dettagliato relativo alla velocità nelle 24 ore dall'unità elettronica di bordo e confrontare la velocità registrata in quel momento con quella misurata pochi chilometri prima. Dopo che è stato scaricato il file, l'uso di questa procedura al posto di controllo non comporta altro che il confronto dei due dati rilevati.
- 2.8 Controllo a una determinata distanza fissa in un momento specifico: per ricorrere a questo metodo è necessario scegliere il punto di controllo a una distanza nota da un luogo specifico, dove gli agenti incaricati dispongono degli apparecchi o della strumentazione necessari per annotare l'orario in cui un dato veicolo si è fermato o è transitato in tale luogo specifico (biglietti dei caselli, registrazioni di videocamere, relazioni dei controlli di frontiera, ecc.). Al punto di controllo gli agenti possono scaricare il file relativo alla velocità nelle 24 ore dall'unità elettronica di bordo e controllare rapidamente la velocità media registrata tra il punto di controllo e il luogo specifico con quella calcolata dalla distanza nota rispetto al tempo necessario per raggiungere il punto di controllo.
- 2.9 Entrambi questi metodi consentono alle forze dell'ordine ai punti di controllo di confrontare solamente due dati, dopo aver scaricato il file della velocità e misurato o calcolato la velocità media reale. Qualsiasi differenza significativa può suscitare il sospetto, nell'agente responsabile, della presenza a bordo del veicolo di un dispositivo di manipolazione. L'agente può quindi indirizzare il conducente e il veicolo a un'officina, senza dover necessariamente procedere a ulteriori controlli sul posto.
- 2.10 Per quanto riguarda i dati provenienti dai tachigrafi del tipo di cui all'allegato I B, tutti i file che vengono trasferiti dall'apparecchio di controllo o per mezzo di esso devono essere accompagnati dalla firma digitale appropriata che è stata originariamente assegnata dall'unità elettronica di bordo o dalla carta del conducente per la verifica dell'autenticità e dell'integrità dei dati; gli agenti incaricati del controllo possono controllare altresì che anche queste informazioni siano trasferite.

C Metodi basati su un posto di controllo unico partendo dall'analisi dettagliata dei dati scaricati

- 2.11 Se un dispositivo di manipolazione dei dati è in uso al momento del controllo su strada, o lo era fino a poco prima del controllo, è possibile individuare i dati manomessi attraverso alcune semplici procedure.
- 2.12 Per dare fondamento al sospetto della presenza di un dispositivo del genere, che permetterebbe agli agenti incaricati di agire nel modo che ritengono più adeguato per giungere alla sua individuazione, gli agenti possono:
- confrontare le operazioni del conducente scaricate dalla sua carta e dall'unità elettronica di bordo con qualsiasi altro documento presente sul veicolo e con le dichiarazioni del conducente. Le incoerenze tra queste informazioni possono far sorgere un sospetto. In tal caso, l'agente preposto può approfondire le indagini;
 - esaminare il file relativo alle anomalie e ai guasti memorizzato nell'unità elettronica di bordo e, in particolare, in riferimento agli ultimi 10 giorni:
 - i tentativi di violazione della sicurezza;
 - le interruzioni dell'alimentazione di energia (l'evento più lungo);
 - gli errori nei dati di marcia (l'evento più lungo);
 - i guasti del sensore.
- Se il conducente non fosse in grado di spiegare e giustificare le ragioni di ciascun evento o guasto, l'agente incaricato può approfondire le indagini;
- analizzare il file relativo ai dati tecnici memorizzato nell'unità elettronica di bordo e in special modo:
 - i dati relativi alla regolazione dell'ora;
 - i dati relativi alla calibratura (le cinque calibrature più recenti, il nome e il numero di carta dell'officina);
 - i dati più recenti servono a individuare un numero eccessivo di calibrature, che può essere dovuto al fatto che tali operazioni sono state effettuate con una carta di officina rubata (o con una carta di cui è stato denunciato lo smarrimento). Si raccomanda agli agenti incaricati dei controlli di verificare lo status di queste carte di officina, una volta identificate, con la rispettiva autorità competente per il rilascio ⁽¹⁾, e di accertare se erano in corso di validità al momento in cui sono state utilizzate per calibrare l'unità elettronica di bordo.
- 2.13 Se, dopo aver esaminato tutti i dati citati ai punti 2.14-2.19, l'agente incaricato del controllo è ancora del parere che vi siano delle anomalie, può scaricare il file relativo alla velocità nelle 24 ore e verificare, sempre attraverso il software, la presenza di accelerazioni e decelerazioni del veicolo poco realistiche e, eventualmente, stabilire se il profilo del viaggio sia coerente con altri documenti presenti a bordo del veicolo e con le dichiarazioni del conducente (numero di fermate, velocità in montagna o in zone urbane...). Sommando queste prove a quelle già raccolte si potrebbe giustificare il sospetto della presenza a bordo del veicolo di un dispositivo di manipolazione.
- 2.14 Per utilizzare questo metodo al posto di controllo è necessario un apposito software, in grado di produrre una rappresentazione consultabile del profilo temporale della velocità per individuare variazioni anomale in termini di accelerazioni e decelerazioni, al fine di evidenziare e, più in generale, di segnalare automaticamente:
- improbabili incrementi e diminuzioni di velocità del veicolo;
 - calibrature sospette dell'unità elettronica di bordo;
 - interruzioni dell'alimentazione di energia.

D Metodi basati su un posto di controllo unico partendo dal controllo tecnico dei sigilli

- 2.15 Ove possibile e in condizioni di sicurezza, l'agente incaricato del controllo può procedere alla verifica dei sigilli. In caso di mancanza, rimozione o danneggiamento dei sigilli, l'agente chiederà spiegazioni al conducente.

⁽¹⁾ Per inoltrare una richiesta ad altre autorità competenti per il rilascio delle carte si raccomanda di appoggiarsi alla rete TACHONET.

- 2.16 Se il conducente è in grado di fornire una giustificazione scritta, come previsto dal capitolo V, sezione 4, dell'allegato I, o dal requisito 253 dell'allegato I B al regolamento (CEE) n. 3821/85, l'agente incaricato può imporre al conducente di recarsi presso un'officina per risigillare il sistema e ricalibrare le apparecchiature.
- 2.17 Il comportamento contrario può costituire un'infrazione, per cui si raccomanda all'agente di accompagnare immediatamente il conducente e il veicolo presso un'officina autorizzata per una verifica delle apparecchiature, secondo le disposizioni del capitolo 3 di seguito riportato.

E Invio del veicolo all'officina

- 2.18 Se, in seguito a un controllo su strada eseguito secondo i suddetti criteri, permane il sospetto della presenza a bordo del veicolo di un dispositivo di manipolazione, l'agente incaricato può indirizzare il veicolo a un'officina autorizzata. Gli agenti, o le autorità nazionali competenti, possono incaricare le officine autorizzate a effettuare prove specifiche finalizzate all'individuazione dei suddetti dispositivi.
- 2.19 Nella maggior parte dei casi queste prove specifiche permetteranno di individuare un accoppiamento errato tra il sensore di movimento e l'unità elettronica di bordo, che può essere indicativo della presenza di un dispositivo di manipolazione. Tali prove possono comprendere (cfr. la descrizione nel capitolo 3):
- un controllo dei sigilli e delle targhette di montaggio;
 - una prova del cavo di collegamento;
 - un'analisi dei file di dati scaricati.
- 2.20 Se venisse rinvenuto un dispositivo di manipolazione, indipendentemente dal fatto che sia stato o meno utilizzato dal conducente, la strumentazione (il dispositivo stesso, l'unità elettronica di bordo o le sue componenti e la carta del conducente) può essere rimossa dal veicolo e utilizzata come prova.
- 2.21 Le officine autorizzate, inoltre, possono essere incaricate di verificare anche la correttezza degli apparecchi di controllo in merito: (a) al loro funzionamento; (b) alla registrazione e conservazione dei dati; (c) ai parametri di calibratura.
- 2.22 Con riferimento ai veicoli dotati dell'apparecchio di controllo del tipo conforme all'allegato I B, si raccomanda di ricalibrare completamente l'apparecchio e di procedere all'apposizione di una nuova targhetta di montaggio solo dopo aver trasferito e analizzato tutti i file di dati (senza manomettere le firme digitali) e dopo aver accertato l'assenza di dispositivi di manipolazione. Si raccomanda inoltre all'officina autorizzata di risigillare il sistema unicamente sotto la supervisione dell'organismo di controllo.
- 2.23 Per quanto riguarda gli apparecchi di controllo di cui all'allegato I, dopo la rimozione dei dispositivi di manipolazione è possibile verificarne il corretto funzionamento e utilizzo e procedere alla totale ricalibratura e all'apposizione di una nuova targhetta di montaggio. Si raccomanda all'officina autorizzata di risigillare il sistema in un secondo momento unicamente sotto la supervisione dell'organismo di controllo.

F Verifica di veicoli o dati presso i locali dell'impresa

- 2.24 Le autorità competenti degli Stati membri devono avvalersi della possibilità di effettuare controlli sui veicoli (e le relative unità elettroniche di bordo) e sui conducenti (e le relative carte) che si trovassero sul posto durante un'ispezione dei locali dell'impresa.
- 2.25 Le imprese sono tenute a conservare i dati di cui sono in possesso per almeno un anno e di metterli a disposizione nel caso di un controllo ogni qualvolta un agente ne faccia richiesta. Pertanto, nell'ambito della procedura di controllo standard, gli agenti incaricati possono sottoporre a controllo qualsiasi veicolo presente nei locali dell'impresa, ed eseguire qualsiasi prova o intervento che ritengano necessario, cercando al contempo di ritardare il meno possibile l'attività di conducenti e veicoli.
- 2.26 Questi controlli nei locali delle imprese possono tener conto della possibilità che vi siano tipi di registrazione diversi per via di veicoli muniti di entrambe le tipologie di apparecchi di controllo (conformi all'allegato I o all'allegato I B), e sarebbe utile che gli agenti preposti fossero preparati e dotati della strumentazione necessaria per questa eventualità.

QUADRO RIASSUNTIVO

PREVENZIONE DEGLI ATTACCHI CONTRO I TACHIGRAFI DIGITALI CONTROLLI SU STRADA O NEI LOCALI DELL'IMPRESA

Possono essere elaborate strategie nazionali per incoraggiare controlli e verifiche efficaci di veicoli su cui possono essere installati dispositivi di manipolazione, da eseguire sia su strada che nei locali delle imprese.

Agenti adeguatamente formati e dotati della strumentazione occorrente sarebbero in grado di reperire, trasferire e analizzare i dati dalle unità elettroniche di bordo e di effettuare controlli tempestivi, oltre che di eseguire analoghe verifiche dei dati conservati in formato elettronico, o controlli incrociati con fogli, grafici e tabulati.

Gli Stati membri possono elaborare strategie per garantire che entro il 2010, nell'ambito dei controlli riguardanti la presenza di dispositivi di manipolazione a bordo dei veicoli, venga utilizzato uno dei seguenti metodi:

- doppio posto di controllo con analisi della velocità e della distanza reali;
- posto di controllo unico con esame dettagliato dei dati scaricati;
- posto di controllo unico partendo dal controllo tecnico dei sigilli.

Indicativamente, per il 10 % dei veicoli sottoposti a verifica (controllo tecnico, rispetto delle norme sui periodi di guida o altri aspetti), si può procedere anche alla verifica della presenza a bordo di dispositivi di manipolazione, benché spetti agli Stati membri individuare i mezzi più efficaci, che dovranno essere definiti nelle rispettive strategie.

Qualora vengano raccolte prove sufficienti a sostegno di un legittimo sospetto, gli agenti preposti possono accompagnare il veicolo in un'officina autorizzata per eseguire ulteriori prove.

In caso di individuazione di dispositivi di manipolazione, a prescindere che siano stati utilizzati o meno dal conducente, se ne raccomanda la rimozione dal veicolo e l'utilizzo in qualità di prova, conformemente alle norme nazionali in materia di trattamento delle prove. Gli agenti incaricati dei controlli potrebbero applicare la procedura del caso e comminare la sanzione prevista ogniqualvolta venga accertato l'utilizzo di tali dispositivi, poiché quest'ultimo costituisce un'infrazione estremamente grave.

Capitolo 3: Formazione, strumentazione e migliori pratiche

- 3.1 Gli Stati membri non solo sono tenuti a erogare una formazione adeguata agli agenti incaricati dei controlli perché possano adempiere ai loro compiti, ma possono prevedere una formazione analoga anche per tutte le altre parti interessate; per armonizzare le migliori prassi e far circolare tra i soggetti coinvolti gli insegnamenti appresi dall'esperienza sarebbe utile e auspicabile che gli Stati membri organizzino visite combinate e riunioni di coordinamento per i rispettivi agenti.
- 3.2 Gli agenti preposti devono essere dotati della strumentazione necessaria allo svolgimento di una serie di controlli connessi al sistema del tachigrafo digitale. Più in particolare, devono disporre dei mezzi occorrenti per poter leggere, stampare e scaricare dati dagli apparecchi di controllo. Pertanto, gli Stati membri devono impegnarsi per garantire che un numero sufficiente di agenti sia dotato di tali strumenti.
- 3.3 Le migliori prassi in materia di individuazione e prevenzione, sia durante i controlli su strada che nei locali dell'impresa (uso del cavo di collegamento, tecnica della distanza fissa, riscontro di anomalie nei tracciati della velocità o nei profili della distanza, interruzioni dell'alimentazione, rimozione dei sigilli), possono essere condivise e promosse da tutte le autorità coinvolte nell'attività di controllo.

Capitolo 4: Ispezioni nelle officine

Le officine e i montatori rappresentano un anello fondamentale nella catena della sicurezza del sistema del tachigrafo, indipendentemente dal fatto che si tratti di apparecchiature analogiche o digitali. Le approvazioni e autorizzazioni che esse rilasciano devono basarsi su un insieme ben definito di criteri nazionali, che ne determina l'attendibilità e l'affidabilità. Per questo motivo si raccomanda agli Stati membri di fare in modo che le officine autorizzate a installare, attivare, calibrare, ispezionare e riparare gli apparecchi di controllo siano approvate, soggette esse stesse a controlli periodici, certificate e rifornite di informazioni e aggiornamenti pertinenti e puntuali. Si raccomanda inoltre alle autorità competenti di trasmettere a montatori e officine istruzioni e orientamenti chiari sui rispettivi doveri e responsabilità, in particolare in merito alla loro consapevolezza del ruolo che ricoprono nel contesto della sicurezza generale del sistema. Si raccomanda altresì alle autorità che rilasciano i permessi a officine e montatori di fornire a tutti gli altri Stati membri, attraverso la Commissione, informazioni dettagliate e periodicamente aggiornate sulle indicazioni dei sigilli, oltre a informazioni e stato di attività di ciascuna officina presente sul proprio territorio.

A Base giuridica

- 4.1 Di norma, i veicoli dovranno essere condotti presso un'officina per un'ispezione se:
- a) il tachigrafo deve essere revisionato in conformità agli allegati del regolamento (CEE) n. 3821/85;
 - b) il veicolo viene sottoposto al controllo tecnico annuale secondo le disposizioni dell'allegato II della direttiva 96/96/CE;
 - c) gli agenti che effettuano il controllo accompagnano il veicolo all'officina per eseguire una verifica più dettagliata dell'apparecchio di controllo;
 - d) l'apparecchio di controllo necessita di essere riparato o sostituito.
- 4.2 In tutti questi casi le officine o i montatori possono essere incaricati di accertare visivamente e fisicamente che l'apparecchio di controllo sia sigillato e dotato della targhetta segnaletica del produttore e della targhetta di montaggio.
- 4.3 L'autorità competente dello Stato membro può periodicamente ricordare alle officine che ispezionare e risigillare il sistema del tachigrafo e apporre una targhetta di montaggio equivale a confermare a tutti gli effetti che il sistema è sicuro e perfettamente funzionante, che registra i dati correttamente e che non è collegato ad alcun dispositivo di manipolazione.
- 4.4 Si può altresì ricordare alle officine che possono incorrere in gravi infrazioni se consapevolmente risigillano un sistema tachigrafico senza prima rimuovere eventuali dispositivi di manipolazione da esse stesse rinvenuti o pretendere che tali dispositivi vengano rimossi prima dell'apposizione del nuovo sigillo. Se in un secondo momento si accertasse che è presente un dispositivo di manipolazione, a prescindere dal fatto che sia stato o meno utilizzato, e che l'officina ha risigillato il sistema e apposto una targhetta di montaggio, l'officina o il singolo montatore potrebbero essere ritenuti responsabili di una grave infrazione.
- 4.5 Tenuto conto del ruolo di grande importanza rivestito da officine e montatori per la sicurezza del sistema, si raccomanda alle autorità competenti dello Stato membro di prendere in considerazione sanzioni adeguate, che possono persino comprendere la revoca del permesso o dell'autorizzazione a eseguire interventi sui tachigrafi nel caso in cui l'officina non possa più essere considerata affidabile.
- 4.6 D'altra parte, gli Stati membri possono ricordare alle officine che è loro diritto rifiutarsi di eseguire eventuali ulteriori ispezioni o calibrature su qualsiasi veicolo se vi fosse il sospetto, o la certezza, che a bordo del veicolo sia installato un dispositivo di manipolazione. Le officine possono essere appoggiate dall'autorità competente nel caso in cui dovessero richiedere, quale condizione per proseguire il controllo, la rimozione del dispositivo di manipolazione. L'officina può sempre rifiutarsi di risigillare le connessioni di collegamento o di apporre una targhetta di montaggio fino a quando il dispositivo non sia stato rimosso.
- 4.7 Gli Stati membri che lo ritengono appropriato possono richiedere che le officine autorizzate comunichino questi episodi come previsto dai punti 4.4-4.6.
- 4.8 In alternativa, gli Stati membri che ritengono che tale intervento da parte delle officine non sia opportuno possono invece imporre alle officine di conservare questo genere di documentazione per un determinato periodo di tempo e di mettere i dati a disposizione dell'autorità competente all'occorrenza. Il periodo di tempo potrebbe essere di almeno 24 mesi, pari cioè all'intervallo minimo di tempo che intercorre tra le ispezioni dell'apparecchio.
- 4.9 Si può infine ricordare alle officine che la semplice rimozione di un dispositivo di manipolazione dei dati da un veicolo non esonera necessariamente l'operatore o il conducente da eventuali infrazioni, poiché è altamente probabile che i dati registrati e conservati in precedenza sull'unità elettronica di bordo e sulle carte dei conducenti siano già stati manipolati. Omettendo di segnalare l'accaduto, le officine potrebbero essere ritenute corresponsabili dei reati commessi dalle imprese o dai conducenti summenzionati e, se scoperte, potrebbero incorrere nelle stesse sanzioni.
- 4.10 Officine e montatori possono tuttavia segnalare l'utilizzo o la presenza di dispositivi di manipolazione all'autorità competente del proprio paese, che a sua volta può, per esempio, prendere in considerazione incentivazioni o ricompense per incoraggiare le officine a fornire informazioni, e quindi contribuire all'individuazione e alla prevenzione dell'uso di tali dispositivi e di attacchi analoghi a danno del sistema.
- 4.11 Gli orientamenti e le raccomandazioni seguenti non sono esaustivi e in alcune situazioni la loro applicazione non consente di raggiungere il risultato auspicato (per esempio, nei casi in cui il cavo di collegamento – paragrafo 1.23 – non può essere collegato al sensore di movimento). In tali circostanze gli Stati membri possono elaborare metodi alternativi altrettanto efficaci. Questi metodi alternativi possono essere condivisi da tutte le autorità coinvolte nelle attività di controllo.

4.12 Inoltre, poiché tali orientamenti riguardano entrambi i tipi di tachigrafo definiti dal regolamento (CE) n. 3821/85 e relativi allegati, gli Stati membri possono disporre di metodi, procedure e orientamenti già consolidati in materia di controlli degli apparecchi analogici e di individuazione di dispositivi di manipolazione. Gli orientamenti contenuti in questa raccomandazione della Commissione, quindi, non intendono né sostituire né sminuire le misure preesistenti ma si propongono di sostenerle, in particolare in riferimento al tachigrafo digitale, per il quale potrebbero essere adottate metodologie diverse, ma accomunate dallo stesso obiettivo. Qualora fossero già state introdotte disposizioni per il controllo degli apparecchi analogici, si raccomanda di estenderne, all'occorrenza, il campo di applicazione fino a includervi i tachigrafi digitali. Si fa riferimento, per esempio, a situazioni riguardanti la retribuzione delle officine per l'esecuzione di incarichi specifici conferiti dagli agenti incaricati del controllo che indirizzano un veicolo presso un'officina autorizzata.

B Rimozione o mancanza dei sigilli

- 4.13 Le officine possono sempre verificare la mancanza, la rimozione o il danneggiamento dei sigilli.
- 4.14 In nessun caso il veicolo può essere risigillato o dotato di una nuova targhetta di montaggio prima del ripristino della conformità del sistema ai requisiti del regolamento.
- 4.15 Le officine possono annotare la mancanza dei sigilli nella relazione o nel registro di ispezione e procedere a ulteriori controlli (come il controllo del cavo di collegamento) e verifiche per accertare che a bordo del veicolo non sia presente alcun dispositivo di manipolazione.
- 4.16 Se, come previsto dal capitolo V, paragrafo 4, dell'allegato I, e dal requisito 252 dell'allegato I B al regolamento (CEE) n. 3821/85, i sigilli sono stati tolti per un'emergenza o per installare o riparare un limitatore di velocità e, quindi, ogni volta che questi sigilli vengono rimossi, se ne deve rendere conto in una dichiarazione scritta che deve essere messa a disposizione dell'autorità competente.
- 4.17 In caso contrario, l'officina può eseguire un controllo completo seguendo le metodologie di seguito consigliate e riferire alla propria autorità competente ciò che esattamente è stato fatto e riscontrato.

C Analisi dei dati conservati

- 4.18 Per quanto riguarda, nello specifico, il tachigrafo digitale, i dati che possono essere scaricati in officina (unitamente, se possibile, alle relative firme digitali) e che possono essere inclusi nella relazione di verifica devono rispettare i requisiti di cui alla sezione 4.4 (Obiettivi di sicurezza per il sensore di movimento) e alla sezione 4.4 (Obiettivi di sicurezza per l'unità elettronica di bordo) dell'appendice 10 dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85. L'appendice 1 presenta l'elenco completo delle informazioni della relazione di verifica.
- 4.19 L'officina può anche trasferire ed esaminare il file relativo ad «anomalie e guasti» memorizzato nell'unità elettronica di bordo. Tra le anomalie e i guasti citati si annoverano, per esempio, i seguenti (cfr. anche l'elenco completo all'appendice 2):
- tentativi di violazione della sicurezza;
 - mancata autenticazione del sensore di movimento;
 - cambiamento non autorizzato di sensore di movimento;
 - apertura non autorizzata dell'involucro;
 - interruzioni dell'alimentazione di energia;
 - guasto del sensore.
- 4.20 Stabilire che un dispositivo di manipolazione dei dati è stato utilizzato dopo che il dispositivo è stato disinstallato è tutt'altro che facile. Ad ogni modo, un controllo del file relativo ad «anomalie e guasti» può evidenziare i casi di interruzione dell'alimentazione per i quali non si può dare una spiegazione. Inoltre, un esame del tracciato dettagliato della velocità può far emergere anomalie del segnale di velocità. Accelerazioni e decelerazioni improbabili possono essere dovute all'accensione e allo spegnimento di un dispositivo di manipolazione.
- 4.21 Le officine devono sempre stampare il tabulato e allegarlo alla relazione o al registro di ispezione (cfr. capitolo 4) e, se del caso, fare riferimento a tutti i dati scaricati utilizzando la carta dell'officina.

- 4.22 Se i dati dell'unità elettronica di bordo non possono essere trasferiti con la carta dell'officina, si può ritenere che l'unità non funzioni correttamente o sia danneggiata. In questi casi le officine possono cercare di riparare il guasto. Nell'eventualità in cui, dopo la riparazione, non sia ancora possibile trasferire i dati, deve essere rilasciato un certificato che attesti l'impossibilità di trasferire i dati, che verrà allegato in copia alla relazione di ispezione.
- 4.23 Si raccomanda inoltre ai conducenti di portare con sé tale certificato rilasciato dall'officina, per poterlo esibire nel caso vengano sottoposti a un successivo controllo mentre sono alla guida di un veicolo dotato di un tachigrafo digitale non funzionante. Infine, se il conducente utilizza più veicoli, si raccomanda di conservare tali certificati nel veicolo cui si riferiscono finché l'impresa di trasporti non ne notificherà il ricevimento nell'ambito dei suoi obblighi generali di tenuta dei registri, e non provvederà alla riparazione dell'apparecchio.

D Controllo dell'accoppiamento tra il sensore di movimento e l'unità elettronica di bordo

- 4.24 Se si accertasse che uno qualsiasi dei dati descritti nella precedente sezione si riferisce al periodo intercorso dall'ultimo controllo, l'officina può confrontare i dati di identificazione del sensore di movimento collegato alla scatola del cambio con quelli del sensore di movimento registrati nell'unità elettronica di bordo ad esso accoppiata.
- 4.25 Utilizzare un cavo di collegamento è un modo efficace per verificare se sul veicolo sono stati installati certi tipi di dispositivi di manipolazione. Un'estremità del cavo viene collegata all'unità elettronica di bordo, mentre l'altra estremità è inserita nel sensore di movimento. Se il sensore di movimento nella scatola del cambio non è accoppiato all'unità elettronica di bordo, si attiva un'anomalia relativa ad errore dati di marcia o a un guasto del sensore. Questo messaggio segnala la presenza di un dispositivo di manipolazione. In questa eventualità occorre controllare se a bordo del veicolo vi sono dispositivi nascosti.
- 4.26 In alternativa, nel corso di un controllo, è possibile scollegare e rimuovere il sensore di movimento. Se il sistema del tachigrafo digitale non è stato manomesso, comparirà un messaggio di errore (assenza del sensore di movimento). Se invece questo messaggio di errore non compare, significa che è presente un altro sensore di movimento nascosto o qualche altro tipo di dispositivo elettronico di manipolazione.
- 4.27 Non si deve dimenticare che, prima di utilizzare la tecnica del cavo di collegamento, i tecnici dell'officina (o gli agenti incaricati del controllo) devono inserire la propria carta dell'officina (o la carta di controllo) per spiegare cosa ha provocato l'«interruzione dell'alimentazione» registrata sul file «anomalie e guasti» dell'unità elettronica di bordo. In caso contrario, nel corso di un successivo controllo potrebbe comparire l'indicazione errata che il conducente o l'impresa possono aver cercato di compromettere la sicurezza del sensore di movimento.
- 4.28 In alternativa, sebbene ciò non sia sempre possibile, le indicazioni sul sensore di movimento della scatola del cambio possono essere confrontate con i dati di identificazione del sensore di movimento registrati nell'unità elettronica di bordo ad esso accoppiata. Le officine, pertanto, possono attuare i seguenti interventi:
- confrontare le informazioni registrate sulla targhetta di montaggio con quelle contenute nell'unità elettronica di bordo. Se si riscontra una mancata corrispondenza dei dati, si possono informare le autorità competenti dello Stato membro e l'episodio può essere riportato nella relazione di ispezione e nel relativo registro;
 - confrontare il numero di identificazione del sensore di movimento stampato sul corpo del sensore stesso con le informazioni contenute nell'unità elettronica di bordo. All'occorrenza è possibile utilizzare uno strumento elettronico di verifica per controllare l'identificazione elettronica del sensore di movimento. Se vi sono incongruenze tra i numeri di identificazione, si può presumere che sia stato montato un dispositivo di manipolazione. Si possono informare dell'accaduto le autorità competenti dello Stato membro e procedere alla registrazione dell'evento nella relazione di ispezione e nel relativo registro.

E Procedure speciali conseguenti a un controllo su strada

- 4.29 Poniamo il caso in cui un veicolo sospetto sia stato inviato in officina dagli agenti responsabili del controllo. In tale evenienza, gli agenti possono per prima cosa incaricare le officine e i montatori di scaricare tutti i file di dati dall'unità elettronica di bordo. Tra questi vi sono il file relativo all'ispezione, il file dettagliato relativo alla velocità, il file tecnico e il file relativo ad anomalie e guasti. Tutti devono essere accompagnati dalla firma digitale appropriata.
- 4.30 I dati registrati possono essere oggetto di una verifica completa, utilizzando anche strumenti tecnici (cavo di collegamento, controllo dei sigilli ...).
- 4.31 Se si riscontrano incongruenze gravi ma a bordo del veicolo non è presente un dispositivo di manipolazione, si può concludere che tale dispositivo è stato utilizzato in passato e successivamente rimosso. In tal caso, l'agente incaricato del controllo deve informare l'organismo responsabile del coordinamento degli interventi di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE e/o l'organismo responsabile del collegamento intracomunitario di cui all'articolo 7 della medesima direttiva, qualora il veicolo sia stato immatricolato in un altro Stato membro. Ne possono scaturire ulteriori indagini a carico del veicolo o dell'impresa.

Capitolo 5: Relazioni e verifiche delle officine

- 5.1 Le officine possono redigere una relazione per ciascun intervento in cui occorre procedere alla verifica dell'apparecchio di controllo di un veicolo, sia che tale intervento rientri nel quadro di un controllo periodico, sia che sia stato richiesto dall'autorità nazionale competente. Esse possono altresì trascrivere tutte le relazioni in un apposito registro.
- 5.2 L'officina può conservare le relazioni almeno per i due anni successivi alla loro stesura e, su richiesta dell'autorità nazionale competente, mettere a disposizione tutte la documentazione dei controlli e delle calibrature eseguiti nel periodo in questione.
- 5.3 Le anomalie riscontrate dalle officine (mancanza, rimozione o danneggiamento dei sigilli; assenza di targhette; incompletezza o incoerenza tra le informazioni registrate nell'unità elettronica di bordo e quelle conservate nel sensore di movimento; presenza di dispositivi di manipolazione; copie dei tabulati relativi al file «anomalie e guasti» e ogni altro tabulato pertinente) possono, per esempio, essere inserite nel modulo di segnalazione periodica; le autorità competenti dello Stato membro sono incoraggiate a garantire il rispetto di questa disposizione.
- 5.4 Gli Stati membri possono ritenere che la mancata presentazione di relazioni debitamente compilate da parte delle officine costituisca una violazione delle norme di gravità tale da implicare la revoca dell'autorizzazione.
- 5.5 Gli Stati membri possono effettuare controlli delle relazioni e dei registri delle verifiche delle officine con cadenza almeno biennale. Tali controlli possono comprendere una verifica casuale delle relazioni connesse alla verifica e alla calibratura dei tachigrafi digitali. Anche le carte delle officine possono essere sottoposte a controlli e i dati in esse contenuti possono essere periodicamente trasferiti per evitarne la perdita o la sovrascrittura.

QUADRO RIASSUNTIVO**PREVENZIONE DEGLI ATTACCHI AI TACHIGRAFI DIGITALI NEI CONTROLLI IN OFFICINA**

Gli Stati membri, quando rilasciano l'autorizzazione alle officine ed effettuano i controlli periodici, devono accertarsi che il personale impiegato abbia ricevuto una formazione adeguata e abbia accesso a tutta la strumentazione necessaria per trasferire i dati ed eseguire determinate prove specifiche.

L'autorità competente può ordinare alle officine di risigillare un tachigrafo digitale in cui sia stato rinvenuto un dispositivo di manipolazione solo dopo aver provveduto a rimuovere il dispositivo e dopo che il tachigrafo sia stato ricalibrato e funzioni correttamente. Le officine, inoltre, possono essere incaricate dall'autorità competente di rimuovere la targhetta di montaggio.

Le verifiche effettuate dalle officine possono riguardare:

- il controllo fisico dei sigilli, della targhetta di montaggio e della targhetta del produttore;
- l'analisi dei file di dati trasferiti, in particolar modo del file relativo ad «anomalie e guasti»;
- o, se del caso, una prova con la tecnica del cavo di collegamento.

Le officine possono segnalare, in una relazione di ispezione, la rimozione o il danneggiamento dei sigilli e allegare alle relazioni i tabulati dei file trasferiti. Le relazioni di ispezione possono rimanere a disposizione delle autorità nazionali per due anni.

I controlli periodici delle officine da parte degli Stati membri possono includere una verifica delle procedure di intervento, tra cui un controllo casuale delle relazioni.

Gli Stati membri possono accertarsi che le officine informino l'autorità competente ogni volta che individuano la presenza di dispositivi di manipolazione o che riscontrano gravi incongruenze che suggeriscono che tale dispositivo è stato utilizzato in precedenza e poi disinstallato.

In questi casi, e se il veicolo è stato immatricolato in un altro Stato membro, gli Stati membri possono informare l'organismo responsabile del collegamento intracomunitario, onde procedere a ulteriori indagini in merito al veicolo o all'impresa.

Capitolo 6: Disposizioni finali

- 6.1 L'individuazione e la prevenzione dell'uso di dispositivi atti a frodare il sistema del tachigrafo rientrano in un processo continuo che deve essere applicato con costante attenzione. Via via che le tecnologie si evolvono, progrediscono anche i metodi e le minacce che vengono impiegati per aggirare il sistema. Per questo motivo tutti i soggetti coinvolti nella sicurezza del sistema del tachigrafo, siano essi gli agenti responsabili dei controlli, le officine e i montatori autorizzati o le imprese e i conducenti in regola e rispettosi della legge, devono fare la propria parte.
 - 6.2 A livello nazionale gli Stati membri devono essere incoraggiati a ottenere più informazioni possibili per elaborare le proprie strategie di contrasto a tali minacce, e hanno bisogno di un forte sostegno per condividere tali informazioni. Le nuove minacce o le minacce già note riproposte in una nuova veste nonché tutti i tentativi di frodare il sistema devono essere portati all'attenzione della Commissione.
 - 6.3 Sul piano comunitario, la Commissione continuerà a monitorare la situazione e a vigilare sull'applicazione delle norme, e cercherà l'appoggio e la collaborazione di tutti gli Stati membri e delle parti interessate del settore industriale.
-