

## Le carte tachigrafiche russe funzionano correttamente?

S

i fa seguito al “caso” scoppio delle carte conducenti (GEN1 e GEN2) rilasciate dalle competenti autorità del Portogallo, accertate non essere conformi al paragrafo 2 dell’Allegato II del Regolamento (UE) n. 165/2014, poiché non risultava apposto in modo indelebile il prescritto marchio di omologazione (e21). Problematica questa che vede ancora oggi le autorità portoghesi impegnate in una massiccia campagna di sostituzione. Con il presente focus, l’autore vuole portare a conoscenza una nuova problematica riscontrata durante la capillare attività di controllo stradale. Parliamo del corretto funzionamento secondo norma delle carte tachigrafiche rilasciate dalle competenti autorità della Federazione Russa (paese AETR).

La Federazione Russa (Российская Федерация), ha aderito all’Accordo AETR in data 31 luglio 1978 e le sue disposizioni sono entrate in vigore in data 27 gennaio 1979. L’art. 1 dell’Appendice 1B dell’Accordo AETR dispone che l’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. Il contenuto di tale allegato non è riprodotto nell’AETR in considerazione del suo volume e del suo carattere estremamente tecnico. Il successivo art. 2 prevede che 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 e n. 432/2004 che adeguano per la settima e per l’ottava volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85. Si ricorda che l’allegato 1B del Regolamento (CEE) n. 3821/1985, risulta ad oggi ancora in vigore come chiarito dall’art. 1 co. 3 del Regolamento (UE) n. 2016/799.

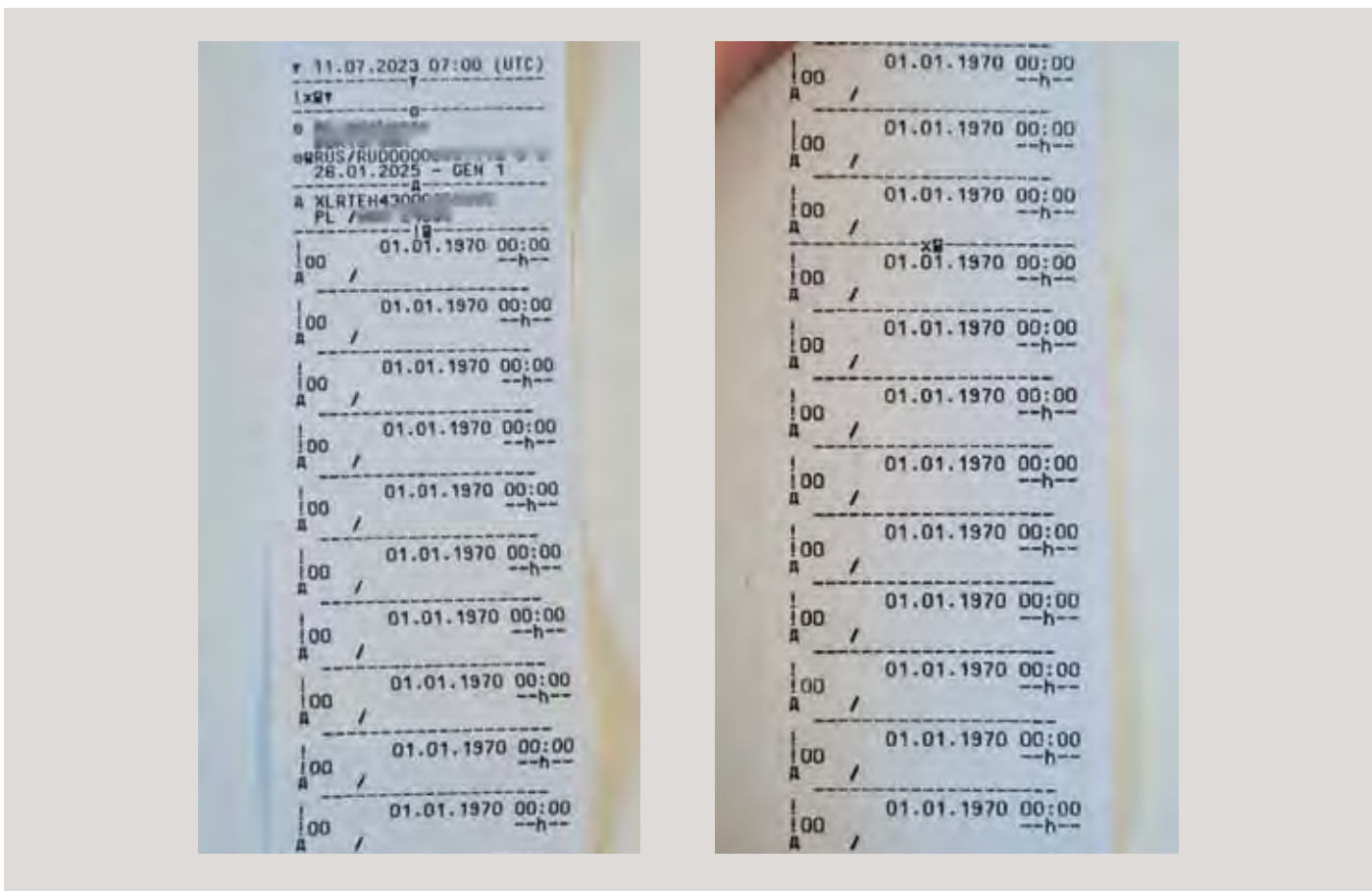
Nel corso degli anni, la Federazione Russa ha ottenuto per le proprie carte tachigrafiche l’omologazione e22-501 e successivamente e22-701.

Tutti gli apparecchi di controllo (*digitali o intelligenti*) devono essere in grado di stampare le informazioni contenute nella sua memoria di dati e/o nelle carte tachigrafiche, in modo da ottenere i documenti stampati seguenti (req. 129 per allegato 1B / req. 169 per allegato 1C):

- stampa giornaliera delle attività del conducente contenute nella carta;
- stampa giornaliera delle attività del conducente contenute nell’unità elettronica di bordo;
- **stampa di anomalie e guasti contenuti nella carta;**
- stampa di anomalie e guasti contenuti nell’unità elettronica di bordo;
- stampa dei dati tecnici;
- stampa dei superamenti di velocità;

Durante i controlli di polizia stradale, è stato accertato in molteplici casi per mezzo della stampa obbligatoria “*anomalie e guasti contenuti nella carta*” che **la carta tachigrafica russa inserita nel tachigrafo (digitale 3° versione o intelligente 1° versione) NON è in grado di memorizzare correttamente i dati relativi agli eventi e ai guasti.**

Infatti, come documentato dal tabulato allegato, NON vengono indicati come sancito dal **requisito 205 dell’Allegato 1B**, rispettivamente: a) codice dell’anomalia; b) data e ora di inizio dell’anomalia; c) data e ora di termine dell’anomalia; d) VRN e Stato membro di immatricolazione del veicolo in cui si è verificata l’anomalia ma semplicemente, vengono registrati n° 36 eventi e n° 36 guasti in modalità “TimeReal” con data trascritta **01.01.1970 e codice !00 rubricato “nessun'altra informazione”**



Questa condizione anomala di funzionamento della carta tachigrafica russa è considerabile conforme all’Allegato 1B e alle Appendici del Regolamento (CEE) n. 3821/1985? La stessa, può considerarsi giuridicamente correttamente funzionante? Cerchiamo di dare una risposta.

Il **Capitolo IV dell’Allegato 1B**, rubricato “REQUISITI COSTRUTTIVI E FUNZIONAMENTO DELLE CARTE TACHIGRAFICHE” prescrive al paragrafo 5.2.7, **requisito 204** che **la carta del conducente deve essere in grado di memorizzare i dati relativi alle anomalie** seguenti, rilevate dall’apparecchio di controllo a carta inserita: a) sovrapposizione di orari; b) inserimento della carta durante la guida; c) chiusura errata ultima sessione carta; d) interruzione dell’alimentazione di energia; e) errore dati di marcia; f) tentata violazione della sicurezza.

Il successivo *ut supra* citato **requisito 205**, indica che per tali anomalie, la carta del conducente deve essere in grado di memorizzare i seguenti dati: a) codice dell’anomalia; b) data e ora di inizio dell’anomalia; c) data e ora di termine dell’anomalia; d) VRN e Stato membro di immatricolazione del veicolo in cui si è verificata l’anomalia.

Ancora, il paragrafo 5.2.8, **requisito 207** stabilisce che **la carta del conducente deve essere in grado di memorizzare i dati relativi ai guasti** seguenti, rilevati dall’apparecchio di controllo a carta inserita: a) guasto

della carta; b) guasto dell'apparecchio di controllo.

Il susseguente **requisito 208** specifica per tali guasti che la carta del conducente deve essere in grado di memorizzare i dati seguenti: a) codice del guasto; b) data e ora di inizio del guasto (o di inserimento della carta se il guasto era in atto in tale momento); c) data e ora di termine del guasto (o di estrazione della carta se il guasto era in atto in tale momento); d) VRN e Stato membro di immatricolazione del veicolo in cui si è verificato il guasto. Per quanto attiene il tachigrafo intelligente, nel quale può essere inserita una carta GEN1 (all. 1B), il **requisito 136 dell'Allegato 1C del Regolamento (UE) n. 2016/799**, dispone che l'apparecchio di controllo deve registrare e memorizzare i dati esattamente come farebbe un apparecchio di controllo di prima generazione. Il seguente **requisito 140** specifica come tutte le anomalie e i guasti che non sono definiti per le apparecchiature di controllo di prima generazione (*ex. anomalia assenza di informazioni sulla posizione provenienti dal ricevitore GNSS*) non devono essere memorizzati sulle carte del conducente e dell'officina di prima generazione.

Ancora, nell'**Appendice 15**, il capitolo 2.2. rubricato "interoperabilità tra la VU e le carte" stabilisce al **MIG\_02** che qualsiasi versione delle unità elettroniche di bordo di seconda generazione deve essere in grado di utilizzare qualsiasi carta del conducente, di controllo o dell'azienda di prima generazione inserita che sia valida.



Dalla lettura dei requisiti costruttivi e di funzionamento delle carte tachigrafiche (all.1B) in relazione altresì all'interoperabilità delle stesse con i tachigrafi di seconda generazione, appare evidente che una condizione come quella illustrata, non sembrerebbe conforme alle pertinenti disposizioni regolamentari.

Pertanto, l'interessato al fine di evitare di incorrere in sanzioni, in conformità a quanto stabilito dall'art. 29 del Regolamento (UE) n. 165/2014 (applicabile in luogo dell'accordo AETR), dovrà chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione presso le autorità competenti dello Stato membro della sua residenza normale. *(si rammenta che il MIG\_01 dell'Appendice 15 del Reg. UE n. 2016/799 dispone che le carte tachigrafiche di prima generazione possono continuare a essere utilizzate in qualsiasi versione delle unità elettroniche di bordo di seconda generazione fino alla scadenza della loro validità).*

Diversamente, lo stesso conducente professionale potrà incorrere nel caso di controllo da parte di funzionari operatori di polizia stradale italiani, nelle sanzioni previste dall'art. 179 co. 2 e 9 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 "Nuovo Codice della Strada".

**\*Vice Sovrintendente Polizia Locale di Trento (TN) - Specialità Controllo Autotrasporto  
Membro del Comitato Nazionale dei Referenti ed Esperti di ASAPS**

© Copyright - Tutti i diritti sono riservati.

È vietata qualsiasi utilizzazione, totale o parziale dei contenuti inseriti nella presente opera, ivi inclusa la memorizzazione, riproduzione, rielaborazione, diffusione o distribuzione dei contenuti stessi mediante qualunque piattaforma tecnologica, supporto o rete telematica, senza previa autorizzazione scritta dell'autore o di ASAPS.

Il presente focus è frutto della personale esperienza e ricerca nella materia.  
Quanto inserito rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore. Si declina ogni responsabilità per eventuali errori o refusi.