

**SCHEMA DI VALUTAZIONE N. 46/2011
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità**

TITOLO:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio		
NUMERO ATTO	COM (2011) 451 def.		
NUMERO PROCEDURA	2011/0196 (COD)		
AUTORE	Commissione europea		
DATA DELL'ATTO	19/07/2011		
DATA DI TRASMISSIONE	20/07/2011		
SCADENZA OTTO SETTIMANE	17/10/2011		
ASSEGNATO IL	26/07/2011		
COMM.NE DI MERITO	8 ^a	Parere motivato entro	06/10/2011
COMM.NI CONSULTATE	3 ^a , 14 ^a	Oss.ni e proposte entro	29/09/2011
OGGETTO	La proposta di regolamento intende modificare il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio al fine di migliorare il sistema tachigrafico. La proposta stabilisce i requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso e alla prova dell'apparecchio di controllo utilizzato nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, alla direttiva 2002/15/CE e alla direttiva 92/6/CEE.		
BASE GIURIDICA	La base giuridica della proposta è individuata nell'articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire norme comuni applicabili ai trasporti internazionali, le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro, le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, ma anche "ogni altra utile disposizione".		
PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ	La Commissione europea sottolinea che gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente		

dagli Stati membri in quanto i trasporti su strada stanno acquisendo un carattere sempre più transnazionale. Ricorda, inoltre, che la legislazione sociale in questo campo è armonizzata a livello di Unione attraverso il regolamento (CE) n. 561/2006 e che la verifica della conformità con questa normativa richiede che gli apparecchi di controllo siano interoperabili fra gli Stati membri.

PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ

La Commissione europea ribadisce che la proposta è conforme al principio di proporzionalità. Secondo la Commissione, le misure proposte sono commisurate al raggiungimento di obiettivi generali riguardanti il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema tachigrafico, riducendo simultaneamente l'onere amministrativo e i costi relativi all'uso del tachigrafo da parte dei conducenti, delle imprese e degli organi di controllo.

ANNOTAZIONI:

La proposta intende modificare il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio al fine di migliorare il sistema tachigrafico. I principali cambiamenti introdotti sono i seguenti:

- **Comunicazione remota dal tachigrafo a fini di controllo** (*articolo 5*): questa misura consentirà alle autorità incaricate dei controlli di ricevere alcune indicazioni di base sulla conformità prima di fermare il veicolo per un controllo su strada. La comunicazione con l'apparecchio di controllo dovrà essere stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione dovrà, inoltre, essere protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, potrà decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sull'apparecchio di controllo. La Commissione sottolinea che le imprese conformi eviteranno controlli su strada non necessari e potranno beneficiare in tal modo di un'ulteriore riduzione dell'onere amministrativo.
- **Unificazione delle funzionalità delle carte del conducente e delle patenti di guida** (*articolo 27*): la Commissione europea sottolinea che questa misura aumenterà la sicurezza del sistema perché i conducenti saranno meno inclini a utilizzare la loro patente di guida in circostanze fraudolente. Sottolinea, inoltre, che ciò ridurrà in maniera significativa l'onere amministrativo. Questa disposizione richiede lievi adattamenti della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida¹.
- **Registrazione automatizzata dell'ubicazione precisa tramite un apparecchio di controllo collegato a un sistema globale di navigazione satellitare (GNSS)** (*articolo 4*): questa disposizione mira a fornire alle autorità di controllo ulteriori informazioni per verificare la conformità alla legislazione sociale. L'uso della registrazione automatizzata dovrà inoltre contribuire a ridurre l'onere amministrativo.
- **Garanzia dell'integrazione del tachigrafo digitale nei sistemi di trasporto intelligenti (ITS)** (*articolo 6*): fornendo un'interfaccia armonizzata e standardizzata del tachigrafo, secondo la Commissione altre applicazioni ITS avranno un accesso più facile ai dati registrati e generati dal tachigrafo digitale.

¹ La proposta corrispondente è in fase di elaborazione contemporaneamente al presente regolamento.

- **Aumento dell'affidabilità delle officine** (*capitolo IV*, in particolare l'*articolo 19*): tramite il rafforzamento del quadro giuridico relativo all'approvazione delle officine e prevedendo, ad esempio, verifiche periodiche e senza preavviso (tali controlli coprono almeno il 10% delle officine autorizzate nel corso di un anno) e la prevenzione dei conflitti d'interesse, secondo la Commissione aumenterà l'affidabilità delle officine e verrà ridotto il rischio di frodi e manipolazioni. Gli Stati membri dovranno, infatti, istituire e pubblicare un insieme di chiare procedure e provvedere affinché vengano soddisfatti i criteri minimi seguenti: il personale deve avere ricevuto una formazione adeguata; le attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti devono essere disponibili; gli installatori e le officine devono godere di buona reputazione. In particolare, qualora un'impresa di trasporti operi anche come officina o installatore omologato, non le dovrà essere consentito di installare e calibrare l'apparecchio di controllo sui propri veicoli.

Le autorità competenti degli Stati membri dovranno trasmettere alla Commissione (che le pubblicherà sul suo sito Internet) le liste delle officine e degli installatori omologati e delle carte loro rilasciate, oltre alle copie dei marchi e delle informazioni necessarie correlate ai dati elettronici di sicurezza utilizzati.

- **Livello minimo di armonizzazione delle sanzioni** (*articolo 37*): questa armonizzazione minima è volta a garantire che le violazioni della normativa in materia di tachigrafo, classificate nella legislazione dell'UE come "infrazioni molto gravi"² e come le "infrazioni più gravi"³, richiama la categoria più elevata di sanzioni nella legislazione nazionale.
- **Formazione degli agenti addetti al controllo** (*articolo 35*): il regolamento obbligherà gli Stati membri a fornire una formazione adeguata ai propri agenti incaricati dell'ispezione dell'apparecchio di controllo.

La proposta di regolamento provvede ad adeguare la disciplina vigente, alle nuove norme del Trattato di Lisbona concernenti i poteri delegati e i poteri di esecuzione da conferire alla Commissione europea.

A tale riguardo, l'articolo 40, paragrafo 3, della proposta di regolamento in esame adegua le competenze di esecuzione del regolamento (CEE) n. 3821/85 alla nuova "procedura d'esame" che prevede, in caso di parere contrario, non la remissione al Consiglio, ma la possibilità di ripresentazione del progetto al comitato per una seconda delibera o la proposizione di un progetto modificato, e in caso di secondo parere negativo, la non adozione della proposta.

Conformemente al dettato dell'articolo 291, paragrafo 2, del TFUE e al fine di assicurare condizioni omogenee per l'attuazione del presente regolamento la presente proposta attribuisce competenze di esecuzione alla Commissione europea relativamente alle procedure da seguire per condurre test sul campo (articolo 16, paragrafo 3), alle procedure comuni per l'interconnessione in tutta l'Unione europea dei registri elettronici concernenti le informazioni sulle carte del conducente (articolo 26, paragrafo 5) e alla formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo (articolo 35, paragrafo 3).

Per quanto riguarda i poteri delegati, la proposta di regolamento attribuisce deleghe di potere alla Commissione europea per l'emanazione di atti non legislativi volti ad adeguare i requisiti di cui al presente regolamento al progresso tecnico concernente il sistema tachigrafico. In

² Direttiva 2009/5/CE della Commissione del 30 gennaio 2009 che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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.

³ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio.

particolare, la Commissione può adottare atti delegati in relazione all'adeguamento di cui agli allegati I, I B e II del regolamento (CEE) n. 3821/85 al progresso tecnico (articolo 38) e all'integrazione nell'allegato I B delle specifiche tecniche necessarie alla registrazione automatica dei dati di localizzazione (articolo 4), per consentire la comunicazione remota (articolo 5, paragrafo 8) e per assicurare un'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti (articolo 6, paragrafo 3).