



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 luglio 2012 (22.08)
(OR. en)**

12059/12

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0196 (COD)**

**CODEC 1809
TRANS 233
PE 309**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio 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
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, dal 2 al 5 luglio 2012)

I. INTRODUZIONE

La relatrice, Silvia-Adriana Țicău (S&D, RO), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente 120 emendamenti (emendamenti 1-120) alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio 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. Inoltre i gruppi politici Verts-ALE e S&D hanno presentato insieme 5 emendamenti (emendamenti 144, 147, 149, 150 e 151), il gruppo politico EFD ha presentato 2 emendamenti (emendamenti 130 e 141), il gruppo politico PPE ha presentato 8 emendamenti (emendamenti 121-128), il gruppo politico S&D ha presentato 3 emendamenti (emendamenti 131, 132, 134), il gruppo politico Verts/ALE ha presentato 14 emendamenti (emendamenti 136-140, 142, 143, 145, 146, 148, 152-155), il gruppo politico ALDE ha presentato un emendamento (emendamento 129) e i gruppi politici S&D e PPE hanno presentato insieme 2 emendamenti (emendamenti 133, 135).

II. DISCUSSIONE

La relatrice, Silvia-Adriana Țicău (S&D, RO), ha aperto la discussione e:

- ha spiegato che i tachigrafi contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale, le condizioni di lavoro dei conducenti e la concorrenza leale tra gli operatori;
- ha proposto un sistema gratuito di localizzazione con una registrazione gratuita dei dati per quanto riguarda il collegamento dei tachigrafi al GNSS;
- ha proposto di chiedere alla Commissione di valutare entro 24 mesi l'impatto della fusione delle funzionalità della carta del conducente e della patente di guida prima di preparare tale fusione;
- ha evidenziato che le autorità nazionali dovrebbero attuare le norme in maniera uniforme e dovrebbero formare i loro funzionari di controllo;
- ha spiegato che l'emendamento 21 mira ad una migliore definizione delle "attività giornaliera" sulla base della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea;
- ha considerato che entro il 2020 tutti i veicoli con conducente dovrebbero essere dotati di un tachigrafo intelligente;
- ha sottolineato che questa proposta è stata ritenuta un'opportunità per modificare il regolamento (CE) n. 561/2006¹, ma di essere contraria agli emendamenti che mirano a modificarlo in quanto non è il momento giusto per procedere in tal senso.

Siim Kallas, vicepresidente della Commissione:

- ha spiegato che i tachigrafi svolgono un ruolo sociale e relativo alla sicurezza nel settore dei trasporti su strada, in quanto permettono che le norme sui tempi di guida e i periodi di riposo siano attuate correttamente, il che è vitale in quanto l'affaticamento dei conducenti è una delle principali cause degli incidenti che coinvolgono veicoli pesanti, ma contribuiscono altresì a garantire che le norme non possano essere trasgredite, risultando nella distorsione della concorrenza tra i trasportatori su strada;

¹ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11 aprile 2006, pag. 1.

- ha indicato che i tachigrafi digitali sono stati introdotti nel 2006, con una riduzione delle formalità amministrative per gli operatori, ma le relazioni rilevano livelli elevati di frode e di costi amministrativi risultanti dall'utilizzo dei tachigrafi. Di conseguenza la Commissione ha proposto di affrontare questi due problemi tramite l'introduzione di un nuovo "tachigrafo intelligente" che utilizza funzioni di navigazione via satellite e di radiocomunicazione, unitamente a norme migliori in materia di ispezioni, workshop, formazione dei funzionari incaricati e sanzioni;
- ha dichiarato che la Commissione ha accolto con favore più della metà dei 120 emendamenti adottati dalla commissione per i trasporti e il turismo, in quanto essi chiariscono o rafforzano la sua proposta iniziale (emendamenti per rafforzare il sistema di sanzioni, migliorare la formazione del personale incaricato dell'applicazione e chiarire le norme relative al sistema IT TACHOnet e alla responsabilità dei datori di lavoro);
- ha dichiarato che la Commissione può altresì accettare in linea di principio un altro quarto degli emendamenti (fusione della carta del conducente con la patente di guida, chiedendo un'analisi più dettagliata prima dell'attuazione di tale fusione; e relativamente al trasferimento delle definizioni dall'attuale allegato al dispositivo dello strumento legislativo);
- ha messo in guardia, tuttavia, contro l'applicazione della codecisione piena ad elementi non essenziali che possono necessitare di aggiornamenti su base regolare, così come contro la richiesta agli Stati membri di fornire a tutte le loro autorità di controllo i dispositivi, efficienti ma costosi, necessari per leggere le informazioni trasmesse dalla nuova funzione di radiocomunicazione del tachigrafo intelligente;
- ha dichiarato che rimangono 13 emendamenti, fonte di preoccupazione per la Commissione, specialmente gli emendamenti 116-120, dato che risulterebbero in modifiche alle norme sociali e alla normativa sui tempi di guida esistenti¹, creando una deroga per gli artigiani che guidano entro un raggio di 150 km dalla loro base, che rappresenta un notevole aumento rispetto ai 100 km indicati della proposta della Commissione e influirebbe negativamente sulla sicurezza stradale in quanto incoraggerebbe molti conducenti a guidare giornalmente sei ore o più senza alcun controllo sul loro periodo di guida.

¹ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11 aprile 2006, pag. 1.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, Jim Higgins (PPE, IR):

- si è congratulato con la relatrice per aver garantito che i relatori ombra fossero informati e per aver trovato compromessi tra i diversi gruppi;
- ha sottolineato che la Commissione ha proposto di rivedere la normativa sui tachigrafi per rendere più difficile la frode e ridurre l'onere amministrativo, per cui si prevede un risparmio di 515 milioni di EUR all'anno per le imprese;
- ha evidenziato che l'aggiornamento tecnico è necessario per mantenere il livello di sicurezza del tachigrafo digitale, il che renderà necessario il miglioramento dei meccanismi di sicurezza per mantenere l'attuale livello di sicurezza ed evitare la frode e la manipolazione dei dati registrati dai tachigrafi, e richiederà una strategia di migrazione al fine di garantire la compatibilità tra le carte esistenti e le unità di bordo operative, nonché quelle che dovranno essere introdotte;
- ha indicato che il 9% dei veicoli controllati viola le norme sociali, che un quarto di essi viola in particolare il regolamento "tachigrafo", e che in media, in ogni momento, circa 45.000 veicoli contravvengono alla normativa UE sui tachigrafi. Il mancato rispetto delle interruzioni e dei periodi di riposo minimi e dei tempi di guida massimi, può risultare in un maggiore affaticamento dei conducenti e in un potenziale rischio per la sicurezza stradale, da cui l'opportunità di considerare l'armonizzazione della formazione dei funzionari di controllo, di fornire a questi ultimi il software adeguato e omologato, nonché di una classificazione vincolante delle infrazioni gravissime del regolamento "tachigrafo".

Intervenendo a nome del gruppo S&D, Saïd El Khadraoui (S&D, BE):

- ha sottolineato che il settore del trasporto su strada è un settore molto competitivo in cui le violazioni delle norme sociali sono frequenti, per cui i tachigrafi e la tecnologia sarebbero di aiuto, incluso nel creare una situazione di parità a livello concorrenziale tra operatori;
- ha espresso il suo sostegno alla relazione, specialmente per quanto riguarda il campo di applicazione, che dovrebbe essere il più ampio possibile dando prova al tempo stesso di flessibilità, poiché l'obiettivo non è il controllo di tutti gli artigiani locali; pertanto, l'esenzione dall'uso di tachigrafi fino a 100 km costituisce un buon compromesso.

Parlando a nome del gruppo politico ALDE, Gesine Meissner (ALDE, DE):

- ha lodato l'accordo generale sui tachigrafi digitali, in quanto sono necessari controlli più severi e maggiore trasparenza;
- ha dichiarato di non poter concordare con l'esenzione dal tachigrafo limitata a 100 km, poiché la strategia Europa 2020 sottolinea l'importanza delle PMI ed essendoci stato un premio nel 2009 per l'eliminazione della burocrazia attraverso l'autorizzazione di una deroga a favore dei lavoratori del settore commerciale che guidano il proprio furgone entro una distanza di 50 km dal loro posto di lavoro, distanza ora estesa a 150 km, che sembra in contraddizione con la proposta della Commissione di fissare questo limite a 100 km nel presente regolamento.

Intervenendo a nome del gruppo Verts/ALE, Eva Lichtenberger (Verts/ALE, AT):

- ha ritenuto che la distinzione tra periodi di guida e di riposo è importante, e che il tachigrafo digitale rappresenta un'innovazione nella rispettiva valutazione;
- ha evidenziato che il tempo impiegato dai conducenti nelle operazioni di carico e scarico dovrebbe essere considerato come tempo di guida, e non come periodo di riposo;
- ha ritenuto che la questione della registrazione della velocità non avrebbe dovuto essere eliminata dalla relazione.

Intervenendo a nome del gruppo ECR, Philip Bradbourn (ECR, UK):

- ha indicato che la tematica relativa ai tachigrafi si è costantemente evoluta nel corso degli anni, passando dall'analogico al digitale, e che la presente relazione ha posto il quesito sui prossimi obiettivi da raggiungere;
- si è opposto alla fusione delle patenti di guida con le registrazioni del tachigrafo, in quanto le prime sono private e le seconde sono professionali, e l'individuo che agisce a livello privato deve essere protetto;
- non è soddisfatto della localizzazione via satellite dei veicoli, in quanto la principale preoccupazione è l'equa applicazione in tutta Europa, piuttosto che trovare nuovi modi di localizzare le persone;
- ha messo in dubbio l'opportunità di trattare tali questioni nell'attuale contesto economico.

Intervenendo a nome del gruppo politico EFD, Mara Bizzotto (EFD, IT) ha dichiarato che la relazione non ha tenuto conto degli utilizzatori di automobili sportive e che l'aggiunta di oneri burocratici e nuovi regolamenti soffoca le imprese.

I seguenti deputati sono intervenuti a titolo personale:

Mathieu Grosch (PPE, BE):

- ha dichiarato che si suppone che il tachigrafo riguardi il tempo passato alla guida per gli autotrasportatori, e che pertanto lasciare agli Stati membri la decisione sulle esenzioni non è la soluzione, in quanto potrebbe portare, ad esempio nelle regioni frontaliere, a situazioni in cui ai conducenti sarebbe impedito di tornare a casa qualora fossero dotati di un tachigrafo;
- ha dichiarato che tutti i conducenti non professionisti non dovrebbero essere contemplati dal presente regolamento;
- ha dichiarato che anche se lo scopo del regolamento non riguarda le condizioni sociali e di lavoro, l'UE dovrebbe prestare attenzione al messaggio che trasmette, perché per quanto riguarda il trasporto internazionale si potrebbe verificare una situazione che vede lavoratori pagati un terzo dello stipendio locale per condizioni di lavoro che li obbligano a trascorrere settimane, notti e fine settimana nel loro automezzo.

Inés Ayala Sender (S&D, ES):

- ha ritenuto che la protezione delle PMI non può portare alla loro esclusione dalle misure di sicurezza stradale, indipendentemente dalla loro dimensione, a causa dei costi degli incidenti relativi alla sicurezza stradale;
- ha accolto con favore l'estensione dei controlli ai veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate;
- si è compiaciuta per l'introduzione dei sensori di peso (emendamenti 149 e 151);
- si è rammaricata dell'esenzione relativa ai 50 km per le linee regolari di autobus.

Peter van Dalen (ECR, NL) ha insistito, per quanto riguarda la sicurezza stradale, sull'importanza di avere un'interpretazione armonizzata degli articoli del regolamento e ha esortato a rifiutare disposizioni che violano la vita privata nella misura in cui la guida a titolo privato sarebbe interessata dal nuovo regolamento.

Jaroslav Paška (EFD, SK) ha insistito sull'importanza di avere esenzioni e condizioni speciali, per esempio per quanto riguarda il trasporto di cemento, ed ha espresso sostegno per l'emendamento 21.

Antonio Cancian (PPE, IT) ha sottolineato che un quarto degli automezzi pesanti controllati dalla polizia e dai funzionari pubblici viola le norme applicabili, che il nuovo tachigrafo dovrebbe essere installato prima del 2020 e che non dovrebbero essere previste troppe esenzioni in quanto ciò condurrebbe ad una frammentazione della normativa.

John Bufton (EFD, UK):

- ha dichiarato che, secondo l'industria britannica del trasporto merci, l'emendamento 136 farebbe rientrare milioni di furgoni nel campo di applicazione del regolamento senza alcun ricorso ad una valutazione di impatto, il che farebbe fallire le piccole imprese che fanno affidamento su tali veicoli non avendo nel contempo le risorse per adeguarsi a tale regolamento;
- ha ritenuto che l'emendamento 134, abbassando i limiti di peso a 2,8 tonnellate, amplierebbe il campo di applicazione della normativa senza adeguata giustificazione;
- si è opposto all'emendamento destinato a impedire che gli operatori effettuino la propria calibrazione del tachigrafo.

Georges Bach (PPE, LU) si è rammaricato che non sia stato possibile rinviare la votazione a causa della tecnicità della presente proposta, poiché le disposizioni influiranno sulla vita quotidiana dei conducenti e il rischio di dumping sociale è elevato.

Ismail Ertug (S&D, DE) ha dichiarato che le sanzioni dovrebbero essere armonizzate e che dovrebbe essere mantenuta l'esenzione fino a 150 km per gli artigiani.

Elena Băsescu (PPE, RO) ha spiegato che la legislazione sociale ha migliorato le condizioni di sicurezza in questo settore e che pertanto le possibilità di frode dovrebbero essere quanto più possibile limitate.

Olga Sehnalová (S&D, CZ) ha evidenziato che la mancata osservanza dei periodi di riposo minimi e delle interruzioni, a causa della concorrenza tra vettori, è una questione importante in materia di sicurezza stradale, come illustrato dall'incidente occorso all'autobus ceco il 23 giugno 2012 su una autostrada croata.

Andrew Henry William Brons (NI, UK):

- si è dichiarato a favore del controllo delle ore di conduzione dei veicoli commerciali e viaggiatori nell'interesse della sicurezza stradale;
- ha ritenuto che la relazione sostenesse una politica di applicazione della legge con tolleranza zero, che a suo parere non può essere sostenuta, in quanto c'è necessità di convergenza delle leggi soltanto nel caso di veicoli che partono dai paesi da cui operano, e anche in questi casi la convergenza può essere raggiunta tramite accordi internazionali multilaterali.

Sergio Gaetano Cofferati (S&D, IT) ha evidenziato l'importanza di avere norme uniformi e di rispettare la distinzione tra tempo di lavoro e periodo di riposo, in quanto il periodo di riposo è sia un diritto sociale che una questione di sicurezza stradale.

Siim Kallas, vicepresidente della Commissione:

- ha osservato che il tachigrafo è uno strumento utile per aumentare la sicurezza stradale che necessita di adeguamento in linea con la nuova tecnologia e l'esperienza acquisita;
- ha considerato che, sebbene sia estremamente importante, l'attuazione armonizzata continua ad essere di competenza degli Stati membri che cooperano sempre più tra di essi;
- ha dichiarato che la valutazione d'impatto svolta dalla Commissione ha mostrato che non ci sarebbe praticamente alcun costo aggiuntivo, con la speranza che non ci sia alcun onere aggiuntivo per le imprese;
- ha evidenziato che la proposta della Commissione estende l'esenzione dall'uso dei tachigrafi da 50 km a 100 km, il che riduce altresì i costi e l'onere amministrativo delle imprese nel complesso, e che estendere ulteriormente l'esenzione a 150 km potrebbe porre seri problemi riguardo all'acquis sociale globale nel settore dei trasporti su strada.

La relatrice, Silvia-Adriana Țicău (S&D, RO), è intervenuta e:

- ha dichiarato che l'obiettivo è rafforzare la sicurezza stradale in quanto il costo degli incidenti stradali rappresenta almeno l'1% del PIL europeo;
- ha giustificato l'introduzione di taluni elementi dell'allegato nel dispositivo del regolamento con l'intenzione di limitare gli atti delegati soltanto agli elementi non essenziali;
- ha spiegato che i tachigrafi registreranno soltanto la posizione all'inizio e alla fine dell'attività del conducente;
- ha appoggiato la diminuzione a 2,8 tonnellate della soglia per i veicoli soggetti al regolamento;
- non ha sostenuto le esenzioni per l'intero settore dell'edilizia, ma soltanto per il cemento;
- ha appoggiato l'introduzione del sensore di peso;
- ha spiegato che la velocità sarebbe registrata dal tachigrafo digitale, ma non trasmessa dal dispositivo a distanza, in quanto la velocità sarebbe registrata quando il veicolo si ferma e poi controllata manualmente.

Il presidente ha quindi chiuso il dibattito. La deputata Debora Serracchiani (S&D, IT) ha inoltre presentato una dichiarazione scritta conformemente all'articolo 149 del regolamento del Parlamento europeo.

III. VOTAZIONE

Nella votazione in plenaria del 3 luglio 2012, il Parlamento europeo ha adottato gli emendamenti da 1 a 92, la seconda parte dell'emendamento 94, gli emendamenti da 95 a 115, da 117 a 120, da 122 a 128, 132, 134, e da 147 a 153¹.

Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo sono allegati alla presente nota.

¹ L'emendamento 133 era identico all'emendamento 124, e l'emendamento 135 era identico all'emendamento 126.

Apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 3 luglio 2012 sulla 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 (COM(2011)0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0451),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0205/2011),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 7 dicembre 2011¹,
 - visto il parere del Garante europeo della protezione dei dati del 5 ottobre 2011²,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0195/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 4

¹ GU C 43 del 15.2.2012, pag. 79.

² GU C 37 del 10.2.2012, pag. 6.

Testo della Commissione

(4) Al fine di garantire la coerenza tra le diverse esenzioni stabilite nell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 561/2006 **e per** ridurre gli oneri amministrativi che gravano sulle imprese di trasporto rispettando al contempo gli obiettivi di tale regolamento, occorre rivedere le massime distanze consentite stabilite dagli articoli 13, lettere d), f) e p).

Emendamento

(4) Al fine di garantire la coerenza tra le diverse esenzioni stabilite nell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 561/2006, ridurre gli oneri amministrativi che gravano sulle imprese di trasporto, ***snellire la burocrazia e garantire un ulteriore sviluppo dell'apparecchio di controllo che soddisfi le esigenze pratiche***, rispettando al contempo gli obiettivi di tale regolamento, occorre rivedere le massime distanze consentite stabilite dagli articoli 13, lettere d), f) e p).

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

(16) Per garantire una concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti su strada e per dare un chiaro messaggio ai conducenti e alle imprese di trasporto, è necessario imporre la categoria più elevata di sanzioni degli Stati membri per infrazioni "molto gravi" (secondo la definizione della 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), fatto salvo il principio di sussidiarietà.

Emendamento

(16) Per garantire una concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti su strada e per dare un chiaro messaggio ai conducenti e alle imprese di trasporto, è necessario ***armonizzare e rendere vincolante la definizione di "infrazioni molto gravi del presente regolamento" nonché*** imporre la categoria più elevata di sanzioni degli Stati membri per infrazioni "molto gravi" (secondo la definizione della 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), fatto salvo il principio di sussidiarietà. ***Dovrebbero altresì essere intrapresi degli sforzi atti a garantire che le sanzioni comminate per le eventuali infrazioni siano sempre "efficaci, dissuasive e proporzionali". Andrebbero in particolare adottate misure concrete volte a eliminare la prassi che prevede la comminazione di***

ammende eccessivamente elevate per infrazioni di lieve entità.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) Le differenze tra le regole per il calcolo dei periodi di guida giornalieri portano a un'applicazione non uniforme del regolamento (CE) n. 561/2006, generando incertezza giuridica per i conducenti e le imprese di trasporti attivi su scala internazionale. Nell'interesse di un'applicazione chiara, efficace, proporzionale e uniforme delle disposizioni in materia di previdenza sociale nel settore dei trasporti su strada è indispensabile che le autorità degli Stati membri applichino le regole in modo uniforme.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

Emendamento

(17) Attraverso gli adattamenti dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada, firmato a Ginevra il 1° luglio 1970, compresi i suoi sei emendamenti, depositati presso il segretario generale delle Nazioni Unite (AETR), l'uso ***dell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B*** è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi limitrofi. Poiché questi paesi sono interessati direttamente dalle modifiche apportate agli apparecchi di controllo introdotte dall'attuale regolamento, essi devono poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche. Di conseguenza occorrerà istituire un forum

(17) Attraverso gli adattamenti dell'accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada, firmato a Ginevra il 1° luglio 1970, compresi i suoi sei emendamenti, depositati presso il segretario generale delle Nazioni Unite (AETR), l'uso ***del tachigrafo digitale*** è stato reso obbligatorio per quanto riguarda i veicoli immatricolati nei paesi terzi limitrofi. Poiché questi paesi sono interessati direttamente dalle modifiche apportate agli apparecchi di controllo introdotte dall'attuale regolamento, essi devono poter partecipare al dialogo sulle questioni tecniche ***e sull'istituzione di un unico sistema elettronico di scambio di informazioni***

sul tachigrafo.

sulle carte dei conducenti. Di conseguenza occorrerà istituire un forum sul tachigrafo.

(La modifica, consistente nella sostituzione di "apparecchio di controllo di cui all'allegato I B" con "tachigrafo digitale", si applica all'intero testo legislativo in esame)

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) Le condizioni di trasporto di persone e merci sono estremamente variabili. Occorre pertanto presentare al più presto, e in ogni caso al più tardi entro la fine del 2013, una revisione dell'obbligo di utilizzare un tachigrafo e delle regole in materia di periodi di guida e di riposo per i conducenti di autobus.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 21 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 ter) Occorre che le norme e le specifiche siano elaborate come norme aperte che consentano, previo esame della Commissione, l'integrazione di altre funzionalità in uno stesso dispositivo, ad esempio la registrazione dei dati relativi agli incidenti e la chiamata d'emergenza al 112.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto -1 (nuovo)

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Titolo

Testo della Commissione

Emendamento

-1) Il titolo è sostituito dal seguente:

"Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada"

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame)

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Capo I – titolo

Testo della Commissione

Principi *e* campo d'applicazione

Emendamento

Principi, campo d'applicazione *e requisiti*

Emendamento 10

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 1 – titolo

Testo della Commissione

Oggetto *e principio*

Emendamento

Oggetto *e principi*

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento 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.

Emendamento

1. Il presente regolamento stabilisce ***gli obblighi e*** i requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova ***e al controllo dei tachigrafi utilizzati*** 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.

Emendamento 12

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 1 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. ***Il presente regolamento fissa le condizioni e i requisiti relativi all'utilizzo delle informazioni e dei dati registrati, elaborati o memorizzati dal tachigrafo ai sensi dell'articolo 2 per fini diversi dal controllo di conformità alla normativa di cui al paragrafo 1.***

Emendamenti 13, 147 e 148

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

a) "**apparecchio di controllo**",
l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli *del movimento* di tali veicoli **e di determinati periodi di lavoro dei loro conducenti**;

Emendamento

a) "**tachigrafo**", l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli *del movimento, della velocità e del peso* di tali veicoli, **per quanto riguarda i vari lassi di tempo che rientrano nel periodo di lavoro giornaliero del conducente, nonché i dati di cui all'articolo 30 del presente regolamento**;

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) "unità di bordo", ***l'apparecchio di controllo*** escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza del presente regolamento;

Emendamento

b) "unità di bordo", ***il tachigrafo*** escluso il sensore di movimento e i cavi che collegano il sensore di movimento. L'unità di bordo può essere costituita da un'unità singola o da più unità distribuite nel veicolo, a condizione che sia conforme ai requisiti di sicurezza del presente regolamento. ***L'unità di bordo è costituita da un'unità di elaborazione, una memoria di dati, un orologio in tempo reale, due interfacce per carte intelligenti (conducente e secondo conducente), una***

stampante, un dispositivo di visualizzazione, un segnale visivo, un connettore di calibrazione/trasferimento e dispositivi per l'immissione di dati da parte dell'utente;

Emendamento 149

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) "sensore del peso", un componente del tachigrafo digitale che fornisce informazioni sul peso del veicolo, registrando in tal modo i dati relativi al carico e allo scarico del medesimo;

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) "carta tachigrafica", una carta a microprocessore destinata all'uso con ***l'apparecchio di controllo*** che consente l'identificazione da parte ***dell'apparecchio di controllo*** del ruolo del titolare della carta e il trasferimento e l'archiviazione dei dati;

d) "carta tachigrafica", una carta a microprocessore destinata all'uso con ***il tachigrafo*** che consente l'identificazione da parte ***del tachigrafo*** del ruolo del titolare della carta e ***dei suoi diritti di accesso ai dati nonché*** il trasferimento e l'archiviazione dei dati ***stessi***;

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione

e) "foglio di registrazione", un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare ***nell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I*** e su cui i dispositivi di marcatura dello stesso incidono una registrazione continua delle informazioni da registrare;

Emendamento

e) "foglio di registrazione", un foglio destinato ad accogliere e conservare i dati registrati, da collocare ***nel tachigrafo analogico*** e su cui i dispositivi di marcatura dello stesso incidono una registrazione continua delle informazioni da registrare;

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo)

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) "tachigrafo analogico", un tachigrafo che utilizza un foglio di registrazione conforme al presente regolamento;

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera f ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f ter) "tachigrafo digitale", un tachigrafo che utilizza una carta tachigrafica conforme al presente regolamento;

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

g) "carta di controllo", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e ***facoltativamente*** l'agente incaricato del controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati o nelle schede del conducente per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;

g) "carta di controllo", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un'autorità di controllo nazionale competente, che identifica l'organo di controllo e l'agente incaricato del controllo e consente l'accesso ai dati archiviati nella memoria dati o nelle schede del conducente ***e nella carta dell'officina*** per la lettura, la stampa e/o il trasferimento;

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera i

Testo della Commissione

i) "carta dell'officina", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro a un fabbricante di **apparecchi di controllo**, a un installatore, a un costruttore di veicoli o a un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibrazione e/o il trasferimento **dell'apparecchio di controllo**;

Emendamento

i) "carta dell'officina", una carta tachigrafica rilasciata dalle autorità di uno Stato membro **al personale designato di** un fabbricante di **tachigrafi**, a un installatore, a un costruttore di veicoli o a un'officina approvati da tale Stato membro, che identifica il titolare della carta e consente la prova, la calibrazione e/o il trasferimento **dei tachigrafi**;

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j

Testo della Commissione

j) "periodo di lavoro giornaliero", il periodo **comprendente il tempo di guida, tutti gli altri periodi di lavoro, i periodi di disponibilità, le interruzioni del lavoro e i periodi di riposo non superiori a nove ore.**

Emendamento

j) "periodo di lavoro giornaliero", il periodo **che ha inizio nel momento in cui, a seguito di un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo ovvero, in caso di frazionamento del riposo giornaliero, alla fine di un periodo di riposo di almeno nove ore. Esso termina all'inizio di un periodo di riposo**

giornaliero o, in caso di frazionamento del riposo giornaliero, all'inizio di un periodo di riposo di almeno nove ore consecutive.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j bis) "attivazione", la fase in cui il tachigrafo diventa pienamente operativo e in grado di assolvere a tutte le sue funzioni, comprese quelle di sicurezza; l'operazione richiede l'impiego obbligatorio di una carta dell'officina;

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j ter) "autenticazione", la funzione di identificazione e verifica dell'identità indicata;

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j quater) "autenticità", la caratteristica di un'informazione che proviene da una fonte di cui si può verificare l'identità;

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j quinquies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j quinquies) "calibrazione", l'aggiornamento o la conferma dei parametri del veicolo da conservare nella memoria di dati. I parametri del veicolo comprendono l'identificazione e le caratteristiche del veicolo. La calibrazione di un tachigrafo richiede l'impiego obbligatorio di una carta dell'officina;

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j sexies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j sexies) "trasferimento", la copia, unitamente alla firma digitale, di una parte o di una serie completa di file di dati, registrati nella memoria di dati del veicolo o nella memoria della carta tachigrafica, necessari per accertare la conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006;

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j septies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j septies) "anomalia", un'operazione rilevata dal tachigrafo potenzialmente riconducibile a un tentativo di frode;

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j octies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j octies) "guasto", un'operazione anomala rilevata dal tachigrafo potenzialmente riconducibile a cattivo o mancato funzionamento di un

apparecchio;

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j nonies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j nonies) "installazione", montaggio di un tachigrafo su un veicolo;

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j decies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j decies) "carta non valida", una carta individuata come difettosa, o la cui autenticazione iniziale è stata respinta, ovvero la cui data di inizio di validità non è ancora stata raggiunta, o la cui data di scadenza è stata superata;

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j undecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j undecies) "controllo periodico", un insieme di operazioni effettuate per verificare il corretto funzionamento del tachigrafo e la corrispondenza tra le impostazioni e i parametri del veicolo;

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j duodecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j duodecies) "stampante", un componente del tachigrafo che fornisce documenti stampati dei dati memorizzati;

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j terdecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j terdecies) "riparazione", qualunque riparazione di un sensore di movimento o di un'unità di bordo che comporta l'interruzione dell'alimentazione di energia o del collegamento ad altri componenti del tachigrafo, ovvero

l'apertura dello stesso;

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j quaterdecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j quaterdecies) "omologazione", la procedura in base alla quale uno Stato membro certifica che il tachigrafo (o un suo componente), il software o la carta tachigrafica in esame soddisfano i requisiti del presente regolamento;

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j quindecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j quindecies) "identificazione del veicolo", i numeri che identificano il veicolo: numero di immatricolazione del veicolo (VRN), con indicazione dello Stato membro di immatricolazione, e numero di identificazione del veicolo (VIN);

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j sexdecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j sexdecies) "interoperabilità", la capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali sottostanti di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze;

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera j septdecies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

j septdecies) "interfaccia", strumento posto tra sistemi che fornisce i mezzi attraverso i quali detti sistemi possono collegarsi e interagire.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 3 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Entro il 2020 tutti i veicoli non esentati dall'applicazione del presente

regolamento in conformità dei paragrafi 2 e 3 sono dotati di tachigrafi intelligenti ai sensi del presente regolamento.

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 bis

Requisiti fondamentali

1. I tachigrafi, le carte tachigrafiche e i fogli di registrazione sono tenuti a rispettare rigorosi requisiti tecnici, funzionali e di altro tipo in modo da garantire la rispondenza ai requisiti essenziali di cui al paragrafo 2 e agli obiettivi del presente regolamento.

2. Per consentire un efficace controllo della conformità alla legislazione applicabile in materia sociale, il tachigrafo rispetta i requisiti fondamentali di seguito elencati, nella fattispecie:

a) registra dati accurati e attendibili relativi all'attività del conducente e al veicolo;

b) è sicuro, al fine di garantire l'integrità e l'origine della fonte dei dati registrati dalle unità di bordo, dai sensori di movimento e dalle carte tachigrafiche e

da essi ricavati;

c) è interoperabile;

d) è di facile impiego.

3. I tachigrafi sono progettati e utilizzati in modo tale da garantire la riservatezza e la protezione dei dati personali.

4. I tachigrafi sono posizionati a bordo del veicolo in modo tale da renderli completamente accessibili e leggibili dalla normale posizione di guida del conducente, da garantire che le funzioni necessarie siano accessibili e utilizzabili in modo sicuro durante la guida e da non distogliere l'attenzione del conducente dalla strada.

5. I dati sono trasferiti nel minor tempo possibile alle imprese di trasporto o ai conducenti.

6. Il trasferimento non può dare adito ad alterazioni o cancellazioni di dati. Sebbene il trasferimento del file dettagliato relativo alla velocità possa risultare non indispensabile per garantire la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, esso può comunque essere realizzato per altri scopi, ad esempio per gli accertamenti su un incidente.

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 ter

Funzioni del tachigrafo

Il tachigrafo svolge le seguenti funzioni:

- 1. controllo dell'inserimento e dell'estrazione delle carte,*
- 2. misurazione della velocità e della distanza,*
- 3. misurazione del tempo,*
- 4. controllo delle attività del conducente,*
- 5. controllo delle condizioni di guida,*
- 6. immissioni manuali da parte del conducente,*
- 7. inserimento del luogo in cui iniziano e/o terminano i periodi di lavoro giornalieri,*
- 8. inserimento manuale delle attività del conducente,*
- 9. annotazione di condizioni particolari,*
- 10. gestione dei blocchi di un'impresa,*
- 11. verifica delle attività di controllo,*
- 12. rilevamento di anomalie e/o guasti,*
- 13. prove incorporate e prove*

- automatiche,*
- 14. lettura della memoria di dati,*
- 15. registrazione e archiviazione nella memoria di dati,*
- 16. lettura delle carte tachigrafiche,*
- 17. registrazione e archiviazione nelle carte tachigrafiche,*
- 18. visualizzazione,*
- 19. stampa,*
- 20. segnalazione,*
- 21. trasferimento di dati su supporti esterni,*
- 22. trasmissione di dati a dispositivi esterni aggiuntivi,*
- 23. calibrazione,*
- 24. regolazione dell'ora,*
- 25. visualizzazione del periodo di guida rimanente,*
- 26. visualizzazione del periodo di riposo osservato.*

Emendamento 41

**Proposta di regolamento
Articolo 1 – punto 1**

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 quater

Dati da registrare

1. Il tachigrafo digitale registra i seguenti dati:

- a) distanza percorsa e velocità del veicolo;*
- b) misurazione del tempo;*
- c) posizione all'inizio e alla fine del periodo di lavoro giornaliero del conducente nonché dei singoli trasporti effettuati;*
- d) identità del conducente;*
- e) attività del conducente;*
- f) dati di calibrazione, inclusa l'identificazione dell'officina;*
- g) anomalie e guasti.*

2. Il tachigrafo analogico registra almeno i dati di cui al paragrafo 3, lettere a), b) ed e).

3. L'accesso ai dati memorizzati nel tachigrafo può essere concesso in qualsiasi momento:

- a) alle autorità competenti per l'effettuazione di controlli, e*
- b) all'impresa di trasporto interessata, affinché possa assolvere ai propri obblighi di legge, in particolare quelli stabiliti agli articoli 28 e 29.*

L'accesso ai dati contenenti dati personali è consentito unicamente previa debita autorizzazione conforme alla normativa

Emendamento 42

**Proposta di regolamento
Articolo 1 – punto 1**

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 3 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 quinquies

Visualizzazione

1. Il tachigrafo è in grado di visualizzare:

a) i dati predefiniti,

b) i dati relativi alle segnalazioni,

c) i dati relativi all'accesso guidato da menù,

d) altri dati richiesti dall'utente conformemente all'articolo 3 quater, paragrafo 1,

e) informazioni relative al conducente:

– se l'attività in corso è GUIDA, il periodo di guida continuativo in corso e il periodo cumulato di interruzione;

– se l'attività in corso non è GUIDA, la durata di tale attività (a decorrere dal momento in cui è stata selezionata) e il periodo cumulato di interruzione in corso.

2. Il tachigrafo può visualizzare altre informazioni, a condizione che siano chiaramente distinte da quelle di cui

sopra.

3. In assenza di altre informazioni da visualizzare, il tachigrafo visualizza, nell'impostazione predefinita, le seguenti informazioni:

– l'ora,

– la modalità di funzionamento,

– l'attività del conducente e del secondo conducente in corso.

La visualizzazione dei dati relativi a ciascun conducente deve essere chiara, semplice ed inequivocabile. Qualora non sia possibile visualizzare contemporaneamente le informazioni relative al conducente e al secondo conducente, il tachigrafo visualizza automaticamente le informazioni relative al conducente e consente all'utente di visualizzare le informazioni relative al secondo conducente.

4. Il tachigrafo visualizza le segnalazioni conformemente all'articolo 3 quinquies. È altresì possibile aggiungere una descrizione delle segnalazioni nella lingua preferita dal conducente.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 3 sexies (nuovo)

Articolo 3 sexies

Segnalazioni

1. Il tachigrafo segnala al conducente le anomalie o i guasti eventualmente rilevati. Il tachigrafo invia un segnale di avviso al conducente 15 minuti prima del superamento del periodo massimo di guida continuo consentito e al momento in cui tale limite è superato.

2. I segnali di avviso sono visivi. I segnali visivi sono chiaramente riconoscibili dall'utente, rientrano nel campo visivo del conducente e sono chiaramente leggibili sia di giorno che di notte. È altresì possibile prevedere segnali acustici in aggiunta a quelli visivi.

3. I segnali di avviso hanno una durata di almeno 30 secondi, a meno che l'utente non confermi di averne preso atto premendo un tasto qualsiasi del tachigrafo.

4. La causa della segnalazione deve essere visualizzata sul tachigrafo e rimanere visibile fino a quando l'utente non abbia confermato di averne preso atto mediante l'uso di un apposito tasto o comando del tachigrafo. Si possono prevedere altri avvisi, purché non confondano i conducenti in relazione a quelli

precedentemente definiti.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 3 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 septies

Protezione dei dati e della vita privata

1. Il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento è effettuato nel rispetto delle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE e sotto la supervisione dell'autorità pubblica indipendente dello Stato membro competente di cui all'articolo 28 della direttiva 95/46/CE.

2. Il trattamento riguarda solo i dati strettamente necessari ai fini dell'elaborazione.

3. Le specifiche di cui al presente regolamento garantiscono la riservatezza dei dati personali registrati, trattati e memorizzati dal tachigrafo nonché l'integrità dei dati, impedendo altresì le frodi e l'illegittima manomissione di tali dati.

Sono adottate apposite misure per assicurare la protezione dei dati personali,

in particolare per quanto concerne:

– l'utilizzo di un sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 4,

– l'utilizzo della comunicazione remota per le finalità di controllo di cui all'articolo 5,

– l'utilizzo di tachigrafi dotati di un'interfaccia armonizzata di cui all'articolo 6,

– lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 26,

– la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 29.

4. I proprietari dei veicoli e/o delle imprese di trasporto ottemperano alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.

5. Per promuovere le buone pratiche in materia di protezione dei dati, il Garante europeo della protezione dei dati e le autorità del gruppo di lavoro articolo 29 per la protezione dei dati fanno parte del forum sul tachigrafo previsto dall'articolo 41 del presente regolamento.

6. Tutti gli scambi transfrontalieri di dati con autorità di paesi terzi nell'ambito dell'applicazione del presente regolamento sono subordinati alla messa

a punto di opportune garanzie in materia di protezione dei dati in modo da garantire un adeguato livello di tutela conformemente agli articoli 25 e 26 della direttiva 95/46/CE.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 3 octies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 octies

Specifiche

- 1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39, riguardo all'adozione delle specifiche dettagliate necessarie alla modifica e al completamento degli allegati al presente regolamento, onde assicurare che il tachigrafo, le carte tachigrafiche e il software utilizzato dai funzionari di controllo per l'analisi e l'interpretazione dei dati archiviati nel tachigrafo rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, in particolare al capo I e al capo II.*
- 2. Due anni dopo... * la Commissione adotta le specifiche dettagliate di cui al paragrafo 1.*
- 3. Se del caso, e in funzione del settore*

trattato, la specifica può comprendere uno o più dei seguenti tipi di disposizioni:

a) disposizioni funzionali che descrivano il ruolo dei vari utenti e il flusso di informazioni tra gli stessi;

b) disposizioni tecniche che prevedano i mezzi tecnici per ottemperare alle disposizioni e ai requisiti funzionali fissati dal presente regolamento;

c) disposizioni organizzative che descrivano gli obblighi procedurali dei vari soggetti interessati;

d) disposizioni relative ai servizi che descrivano i vari livelli dei servizi stessi e il relativo contenuto.

4. Le specifiche si basano, ove opportuno, su norme e garantiscono l'interoperabilità e la compatibilità tra le varie versioni e generazioni di unità di bordo, carte tachigrafiche e apparecchiature delle autorità di controllo.

5. Per quanto concerne le funzionalità del tachigrafo intelligente di cui al capo II, le specifiche includono i requisiti necessari per garantire l'accuratezza e l'affidabilità dei dati acquisiti tramite l'utilizzo di dispositivi esterni collegati al tachigrafo.

6. Tutti i dati in entrata e in uscita che è possibile trasmettere o raccogliere tramite il tachigrafo, mediante connessione senza fili o elettronicamente, sono resi

pubblicamente disponibili sotto forma di protocolli, a prescindere dalla circostanza che formino parte di un obbligo giuridico o meno.

7. La Commissione effettua una valutazione d'impatto, corredata di un'analisi costi-benefici, prima dell'adozione delle specifiche di cui al capo II.

** GU si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione

I dati di localizzazione vengono registrati per consentire l'identificazione del luogo di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero. A tal fine, i veicoli messi in servizio per la prima volta [48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] sono dotati di un apparecchio di controllo collegato a un sistema globale di navigazione satellitare (GNSS).

Emendamento

1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione all'inizio e alla fine del periodo di lavoro giornaliero e dei singoli trasporti effettuati sono registrati automaticamente. A tal fine, i veicoli messi in servizio per la prima volta 24 mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche di cui al presente articolo e all'articolo 3 octies sono dotati di un tachigrafo collegato a un sistema globale di navigazione satellitare (GNSS).

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 4 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Per quanto riguarda la connessione del tachigrafo a un GNSS ai sensi del paragrafo 1, sono utilizzate unicamente le connessioni ai servizi di posizionamento satellitare che si servono di un servizio di posizionamento gratuito.

Nel tachigrafo non sono archiviati altri dati oltre a quelli espressi, ove possibile, in coordinate geografiche, per la determinazione del luogo di inizio e fine di cui al paragrafo 1.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

*La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo **all'integrazione nell'allegato I B** delle specifiche tecniche dettagliate necessarie per consentire il trattamento dei dati di localizzazione pervenuti dal GNSS*

*2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 riguardo **allo sviluppo** delle specifiche dettagliate necessarie per consentire il trattamento dei dati di localizzazione pervenuti dal GNSS **al tachigrafo, secondo quanto stabilito dal***

all'apparecchio di controllo.

presente articolo.

In particolare, le specifiche sono conformi alle condizioni seguenti:

– si basano sull'uso di un servizio GNSS gratuito;

– sono registrati automaticamente e a titolo obbligatorio soltanto i dati di localizzazione strettamente necessari per il controllo incrociato delle informazioni registrate dal tachigrafo da parte delle autorità di controllo;

– prima dell'adozione degli atti delegati di cui al presente articolo è effettuata e resa pubblicamente disponibile una valutazione dell'impatto sulla protezione dei dati;

– l'uso di segnali autenticati non è obbligatorio se non possono essere ottenuti gratuitamente.

Le specifiche stabiliscono il tipo di anomalie che possono attivare una registrazione automatica della posizione e le situazioni per le quali la possibilità di una registrazione manuale dovrebbe essere mantenuta. Le specifiche precisano le varie condizioni e i diversi requisiti applicabili sia nel caso in cui il ricevitore GNSS sia esterno che nell'ipotesi in cui lo stesso sia integrato nel tachigrafo e, qualora sia esterno, indicano le modalità di correlazione dei dati GNSS con gli altri

dati relativi al movimento del veicolo.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Per le imprese di trasporto qualsiasi altro uso dei dati di localizzazione registrati dal tachigrafo è facoltativo e conforme al quadro normativo in materia di protezione dei dati nell'Unione.

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 5 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Comunicazione remota a fini di controllo

Sistema remoto di rilevazione rapida di eventuali manomissioni o utilizzi impropri

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Al fine di agevolare i controlli su strada

1. Al fine di agevolare i controlli su strada

mirati da parte delle autorità di controllo competenti, *l'apparecchio di controllo* installato sui veicoli *messi in servizio* per la prima volta [*48 mesi* dopo l'entrata in vigore *del presente regolamento*] può *comunicare con* tali autorità mentre il veicolo è in movimento.

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La comunicazione *con l'apparecchio di controllo* viene stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è

mirati da parte delle autorità di controllo competenti, *il tachigrafo* installato sui veicoli *immatricolati* per la prima volta *24 mesi* dopo l'entrata in vigore *delle specifiche tecniche di cui al presente articolo e all'articolo 3 octies* può *trasmettere dati a* tali autorità mentre il veicolo è in movimento.

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri dotano le rispettive autorità di controllo dei sistemi remoti di rilevazione rapida necessari per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo.

Emendamento

2. La comunicazione *dei dati di cui al paragrafo 1* è stabilita *con il tachigrafo* soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo.

protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo.

La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione del tachigrafo e dell'apparecchio di controllo.

L'accesso ai dati comunicati è limitato agli operatori competenti autorizzati ad accertare le infrazioni del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 561/2006 nonché alle officine, nella misura necessaria per la verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.

Emendamento 54

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. I dati scambiati durante la comunicazione sono limitati ai dati necessari ai fini dei controlli su strada mirati. I dati sull'identità del conducente, ***sulle attività del conducente e sulla velocità*** non vengono comunicati.

Emendamento

3. I dati scambiati durante la comunicazione sono limitati ai dati necessari ai fini dei controlli su strada mirati. ***Tali dati si riferiscono alle anomalie o ai dati registrati dal tachigrafo elencati di seguito:***

– il più recente tentativo di violazione della sicurezza,

– la più lunga interruzione dell'alimentazione di energia,

– guasti del sensore,

– errori nei dati relativi al movimento,

– la presenza di dati contrastanti sul

movimento del veicolo,

– la guida in assenza di una carta valida,

– l'inserimento della carta durante la guida,

– dati relativi alla regolazione dell'ora

– dati relativi alla calibrazione, comprese le date delle due calibrazioni più recenti,

– numero di immatricolazione del veicolo

I dati sull'identità *e la cittadinanza* del conducente non vengono comunicati.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini del controllo della conformità al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006. **Non** vengono trasmessi ad altre entità diverse dalle autorità di controllo.

Emendamento

4. I dati scambiati vengono utilizzati ai soli fini del controllo della conformità al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006. ***Nell'ambito di un procedimento giudiziario in corso, non sono*** trasmessi a entità diverse dalle autorità di controllo ***o dagli organi giudiziari.***

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I dati possono essere memorizzati unicamente dalle autorità di controllo per la durata di un controllo su strada e vengono eliminati al più tardi due ore dopo la *conclusione dello stesso*.

Emendamento

5. I dati possono essere memorizzati unicamente dalle autorità di controllo per la durata di un controllo su strada e vengono eliminati al più tardi due ore dopo la *relativa comunicazione, a meno che essi non indichino eventuali manomissioni o utilizzi impropri del tachigrafo. Se nel corso del successivo controllo su strada la manomissione o l'uso improprio non sono confermati, i dati trasmessi sono eliminati. I dati relativi all'identificazione del veicolo o a parametri tecnici non contenenti dati personali possono essere utilizzati dalle autorità di controllo a fini statistici.*

Emendamento 57

**Proposta di regolamento
Articolo 1 – punto 1**

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. *Il proprietario o titolare del* veicolo è tenuto a informare il conducente della possibilità della comunicazione remota.

Emendamento

6. *L'impresa di trasporto che gestisce il* veicolo è tenuta a informare il conducente della possibilità della comunicazione remota.

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, può decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sull'apparecchio di controllo.

Emendamento

7. Una comunicazione remota a fini di controllo del tipo descritto al presente articolo non può in alcun caso dare adito all'automatica applicazione di ammende o sanzioni per il conducente o l'impresa.

L'autorità di controllo competente, in base ai dati scambiati, può decidere di effettuare un controllo sul veicolo e sul tachigrafo.

L'esito della comunicazione remota non preclude l'effettuazione di controlli casuali su strada da parte delle autorità competenti, sulla base del sistema di classificazione del rischio introdotto dall'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

Emendamenti 59 e 122

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 5 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo **all'integrazione nell'allegato I B** delle specifiche **tecniche** dettagliate

Emendamento

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo **allo sviluppo** delle specifiche dettagliate necessarie per

necessarie per consentire la comunicazione remota tra *l'apparecchio di controllo* e le autorità di controllo competenti, come stabilito nel presente articolo.

consentire la comunicazione remota tra *il tachigrafo* e le autorità di controllo competenti, come stabilito nel presente articolo. *La Commissione può inoltre estendere il termine di cui al paragrafo 1, qualora alla conclusione di tale periodo dovesse rilevare in modo fondato la mancata disponibilità di un apparecchio adeguato che rispetti le specifiche richieste.*

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 6 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Possono essere accessibili unicamente i dati registrati dal tachigrafo che sono strettamente necessari ai fini del trattamento da parte di un'applicazione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

I dati registrati dal tachigrafo possono essere trasmessi alle applicazioni ITS purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) l'interfaccia non pregiudica l'autenticità e l'integrità dei dati del tachigrafo;

b) il dispositivo esterno connesso all'interfaccia ha accesso ai dati

personali, tra cui quelli relativi alla geolocalizzazione, soltanto previo consenso documentabile del conducente cui i suddetti dati si riferiscono.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Ai fini del paragrafo 1, i veicoli messi in servizio per la prima volta **[48 mesi** dopo l'entrata in vigore **del presente regolamento]** sono dotati di un **apparecchio di controllo** munito di un'interfaccia armonizzata, che consente l'uso dei dati registrati **o generati** per le applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti.

Emendamento

2. Ai fini del paragrafo 1, i veicoli messi in servizio per la prima volta **24 mesi** dopo l'entrata in vigore **delle specifiche tecniche di cui al presente articolo** sono dotati di un **tachigrafo** munito di un'interfaccia armonizzata, che consente l'uso dei dati registrati per le applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti.

Emendamenti 62 e 123

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. *La Commissione ha* il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo **all'integrazione nell'allegato I B** delle specifiche dell'interfaccia, dei diritti

Emendamento

3. *Alla Commissione è conferito* il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 relativo **allo sviluppo** delle specifiche dell'interfaccia **armonizzata**, dei

di accesso e dell'elenco dei dati a cui è possibile accedere.

diritti di accesso e dell'elenco dei dati a cui è possibile accedere.

La Commissione può inoltre estendere il termine di cui al paragrafo 1, qualora alla conclusione di tale periodo dovesse rilevare in modo fondato la mancata disponibilità di un apparecchio adeguato che rispetti le specifiche richieste.

È attribuita la priorità allo sviluppo di un'applicazione ITS armonizzata che consenta ai conducenti di interpretare i dati memorizzati nel tachigrafo come ausilio per ottemperare alla normativa sociale.

Emendamenti 63 e 150

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I fabbricanti o i loro agenti presentano una domanda *di omologazione UE* di un tipo di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione o carta tachigrafica alle autorità di omologazione designate a tale scopo da ciascuno Stato membro.

Emendamento

1. I fabbricanti o i loro agenti presentano una domanda *per l'omologazione dell'Unione* di un tipo di unità di bordo, ***sensore del peso***, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione, carta tachigrafica ***o software utilizzato dalle autorità di controllo competenti per interpretare i dati***, alle autorità di omologazione designate a tale scopo da

ciascuno Stato membro, *purché le condizioni di certificazione di queste ultime siano riconosciute dal comitato di gestione dell'accordo europeo di riconoscimento reciproco SOG-IS. La Commissione consulta il comitato di gestione dell'accordo SOG-IS prima di qualsiasi decisione di riconoscimento di un organismo di certificazione di un paese terzo.*

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il nome e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1. La Commissione pubblica l'elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet.

Emendamento

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione ***entro tre mesi a decorrere dal...*** * il nome e le informazioni di contatto delle autorità designate ai sensi del paragrafo 1. La Commissione pubblica l'elenco delle autorità designate per l'omologazione sul proprio sito Internet.

**** GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.***

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. L'omologazione dei tachigrafi e delle carte tachigrafiche comprende prove riguardanti la sicurezza, prove funzionali e prove di interoperabilità. I risultati positivi di ciascuna prova sono riportati su un apposito certificato.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. La domanda di omologazione é accompagnata dalle specifiche appropriate e dai certificati *di cui alla sezione VIII dell'allegato I B. La Commissione nomina i valutatori indipendenti che rilasciano il certificato di sicurezza.*

3. La domanda di omologazione é accompagnata dalle specifiche appropriate e dai certificati *di funzionalità sicurezza e interoperabilità. Essa fornisce informazioni sulle modalità di sigillatura degli elementi del tachigrafo.*

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. Il certificato di sicurezza che attesta la conformità agli obiettivi di sicurezza è rilasciato conformemente alle disposizioni del presente regolamento. Il certificato di sicurezza è rilasciato da un organismo di certificazione riconosciuto dalla Commissione.

Il certificato di funzionalità è rilasciato al fabbricante soltanto previo superamento di tutte le prove funzionali specificate in conformità al presente regolamento, le quali attestano che l'articolo collaudato soddisfa i pertinenti requisiti a livello di funzioni svolte, precisione delle misurazioni e caratteristiche ambientali. Il certificato di funzionalità è rilasciato dall'autorità competente per l'omologazione.

Il certificato di interoperabilità è rilasciato da un unico laboratorio sotto l'autorità e la responsabilità della Commissione. Le prove di interoperabilità, attestanti che i tachigrafi o le carte tachigrafiche sono pienamente interoperabili con i necessari modelli di tachigrafi o carte tachigrafiche, sono effettuate in conformità al presente regolamento. Salvo che ricorrano le circostanze eccezionali di cui al presente regolamento, i laboratori non effettuano

prove di interoperabilità sui tachigrafi o carte tachigrafiche sprovvisti di certificato di sicurezza e di funzionalità.

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Eventuali modifiche del software o dell'hardware del tachigrafo o della natura dei materiali usati per la sua fabbricazione sono notificati all'autorità che ha omologato l'apparecchio prima dell'impiego. Tale autorità conferma al fabbricante l'estensione dell'omologazione oppure richiede un aggiornamento o una conferma del pertinente certificato di funzionalità, sicurezza e/o interoperabilità.

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

Ogni Stato membro rilascia l'omologazione UE qualsiasi modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di

Ogni Stato membro rilascia l'omologazione dell'Unione a qualsiasi modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di

registrazione o carta tachigrafica se essi sono conformi alle prescrizioni *degli allegati I oppure I B* e se lo Stato membro è in grado di controllare la conformità della produzione al modello omologato.

foglio di registrazione, carta tachigrafica *o software per l'interpretazione dei dati memorizzati dal tachigrafo da parte delle autorità di controllo* se essi sono conformi alle prescrizioni *indicate nelle specifiche di cui al presente regolamento* e se lo Stato membro è in grado di controllare la conformità della produzione al modello omologato.

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Le autorità competenti dello Stato membro al quale è stata presentata la domanda di omologazione trasmettono a quelle degli altri Stati membri, entro il termine di un mese, una copia della scheda di omologazione corredata di una copia dei documenti descrittivi necessari per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione *o* carta tachigrafica che esse omologano.

Emendamento

Le autorità competenti dello Stato membro al quale è stata presentata la domanda di omologazione trasmettono a quelle degli altri Stati membri, entro il termine di un mese, una copia della scheda di omologazione corredata di una copia dei documenti descrittivi necessari, *comprese informazioni relative ai sigilli*, per ciascun modello di unità di bordo, sensore di movimento, modello di foglio di registrazione, carta tachigrafica *o software per l'interpretazione dei dati memorizzati dal tachigrafo da parte delle autorità di controllo* che esse omologano.

Emendamenti 71 e 151

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I fabbricanti progettano, collaudano ed esaminano le unità di bordo, i sensori di movimento e le carte tachigrafiche messi in produzione in modo da rilevare le vulnerabilità che emergono in tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto e impedire o limitare il loro possibile sfruttamento.

Emendamento

1. I fabbricanti progettano, collaudano ed esaminano le unità di bordo, i sensori di movimento, ***i sensori del peso*** e le carte tachigrafiche messi in produzione in modo da rilevare le vulnerabilità che emergono in tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto e impedire o limitare il loro possibile sfruttamento. ***La frequenza dei test è stabilita, entro un periodo massimo di due anni, dallo Stato membro che ha accordato la scheda di omologazione.***

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 15 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. A tal fine, i fabbricanti devono presentare la documentazione pertinente ***al valutatore indipendente*** di cui all'***articolo 7, paragrafo 3***, per l'analisi delle vulnerabilità.

Emendamento

2. A tal fine, i fabbricanti presentano la necessaria documentazione ***all'organismo di certificazione*** di cui all'***articolo 7, paragrafo 3 bis***, per l'analisi delle vulnerabilità.

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 15 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. I valutatori indipendenti eseguono prove di penetrazione sulle unità di bordo, sui sensori di movimento e sulle carte tachigrafiche per confermare che le vulnerabilità note non possano essere sfruttate da singoli in possesso di conoscenze di dominio pubblico.

Emendamento

3. Ai fini del paragrafo 1, l'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 3 bis, esegue prove di penetrazione sulle unità di bordo, sui sensori di movimento e sulle carte tachigrafiche per confermare che le vulnerabilità note non possano essere sfruttate da singoli in possesso di conoscenze di dominio pubblico.

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 15 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Se nel corso delle prove di cui ai paragrafi 1 e 3 si rilevano vulnerabilità nell'unità di bordo, nel sensore di movimento e nelle carte tachigrafiche, tali elementi non sono immessi sul mercato. In tali casi lo Stato membro che ha concesso l'omologazione la revoca, così come previsto all'articolo 11, paragrafo 2.

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 15 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Qualora un fabbricante o l'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 3 bis, identifichi una vulnerabilità molto grave in un'unità di bordo, in un sensore di movimento o in carte tachigrafiche già stati immessi in commercio, il fabbricante o l'organismo di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 3 bis, ne informano quanto prima le autorità competenti dello Stato membro interessato.

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 15 – paragrafo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quater. Gli Stati membri adottano tutte le necessarie misure per garantire che il problema di cui al paragrafo 3 ter sia affrontato, in particolare dal fabbricante, e informano quanto prima la Commissione delle vulnerabilità individuate e delle misure previste o

adottate.

Emendamento 77

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 17 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli installatori o le officine sigillano ***l'apparecchio di controllo*** dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, dopo avere verificato che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.

Emendamento

2. Gli installatori o le officine ***autorizzati*** sigillano ***il tachigrafo, conformemente alle specifiche incluse nella scheda di omologazione di cui all'articolo 10***, dopo averne verificato il funzionamento adeguato e, in particolare, dopo avere verificato che nessun dispositivo di manipolazione possa interferire con i dati registrati o alterarli.

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio
Articolo 17 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I sigilli possono essere tolti solamente dagli installatori o dalle officine autorizzati dalle autorità competenti di cui al paragrafo 1 o dai funzionari di controllo oppure secondo le modalità previste nell'allegato I, sezione V, punto 4, o nell'allegato I B, sezione V, punto 3.

Emendamento

soppresso

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 17 bis

Sigilli

1. Sono sigillate le seguenti parti del tachigrafo:

– qualsiasi raccordo che, se fosse disinserito, causerebbe modifiche o perdite di dati non rilevabili;

– la targhetta di montaggio, a meno che non sia apposta in modo da non poter essere tolta senza distruggere le indicazioni.

2. I sigilli possono essere rimossi solamente dagli installatori o dalle officine autorizzati dalle autorità competenti di cui all'articolo 17, paragrafo 1, o da funzionari di controllo certificati oppure secondo le modalità previste nel presente regolamento.

3. Qualunque rimozione dei sigilli é oggetto di una giustificazione scritta, messa a disposizione dell'autorità competente.

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 18 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Le ispezioni comprendono controlli minimi riguardanti i seguenti aspetti:

1) il corretto funzionamento del tachigrafo;

2) la presenza del marchio di omologazione sul tachigrafo;

3) la presenza del marchio di montaggio;

4) l'integrità dei sigilli del tachigrafo e degli altri elementi dell'impianto;

5) l'eventuale collegamento del tachigrafo a dispositivi di manipolazione.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 19 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine omologati per controllare le calibrazioni e l'installazione eseguite. Tali controlli coprono almeno il **10%** delle

b) inoltre vengono effettuate verifiche tecniche a sorpresa degli installatori e delle officine omologati per controllare le calibrazioni e l'installazione eseguite. Tali controlli coprono almeno il **20%** delle

officine autorizzate nel corso di un anno.

officine autorizzate nel corso di un anno.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 19 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori od officine e imprese di trasporto stradale. In particolare, qualora ***un'impresa di trasporti operi anche come officina o installatore omologato, non le deve essere consentito di installare e calibrare l'apparecchio di controllo sui propri veicoli.***

Emendamento

4. Gli Stati membri ***e le loro autorità competenti*** prendono misure adeguate per evitare conflitti di interessi tra installatori od officine e imprese di trasporto stradale. In particolare, qualora ***sussista un grave rischio di conflitto di interessi, sono adottate misure specifiche aggiuntive al fine di garantire che l'installatore o l'officina agisca nel rispetto del presente regolamento.***

Emendamento 152

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 19 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. Gli Stati membri monitorano e perseguono l'offerta sempre maggiore di installazioni fraudolente e l'installazione di dispositivi di manipolazione per gli apparecchi di controllo su Internet. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle loro attività in tal senso; la Commissione rende quindi disponibili le informazioni a tutte le altre autorità di controllo dell'UE, al fine di rendere note a tutte loro le pratiche di installazione e di manipolazione fraudolente più recenti.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 20 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La durata di validità amministrativa delle carte dell'officina non può superare un anno.

Emendamento

1. La durata di validità amministrativa delle carte dell'officina non può superare un anno. ***Al momento del rinnovo della carta dell'officina, l'autorità competente provvede affinché l'installatore o l'officina soddisfino i criteri di cui all'articolo 19, paragrafo 2.***

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 21 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La carta del conducente viene rilasciata, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. La carta deve essere rilasciata entro ***un mese*** a partire dalla ricezione della richiesta da parte dell'autorità competente.

Emendamento

1. La carta del conducente viene rilasciata, su richiesta del conducente, dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. La carta deve essere rilasciata entro ***15 giorni*** a partire dalla ricezione della richiesta da parte dell'autorità competente.

Emendamento 132

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 21 – paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. Fatto salvo il loro luogo di residenza abituale e al fine di garantire una concorrenza leale nel trasporto internazionale su strada, il contratto individuale di lavoro dei conducenti internazionali è disciplinato dalla legislazione del paese nel quale o a partire dal quale, tenuto conto dei fattori che caratterizzano le sue attività, il conducente adempie, in modo regolare, alla maggior parte dei suoi obblighi nei confronti del datore di lavoro, nell'esecuzione del suo contratto.

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 21 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa tranne qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che la carta è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare oppure che la carta in suo possesso è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata indicando i motivi **della**

Emendamento

6. Una carta del conducente in corso di validità non può essere ritirata o sospesa tranne qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino che la carta è stata falsificata o che il conducente utilizza una carta di cui non è titolare oppure che la carta in suo possesso è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti. Qualora le misure di sospensione o di ritiro siano adottate da uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la carta, tale Stato membro rinvia la carta alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata **il più presto possibile**

restituzione.

indicando i motivi *del ritiro o della sospensione.*

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 26 – paragrafo 1 terzo trattino

Testo della Commissione

– numero della patente di guida e paese di rilascio (se applicabile),

Emendamento

– numero della patente di guida *in corso di validità* e paese di rilascio (se applicabile),

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 26 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione e gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutta l'Unione europea.

Emendamento

2. La Commissione e gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutta l'Unione europea, *utilizzando il sistema di messaggeria TACHOnet o un sistema compatibile.*

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 26 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. I funzionari di controllo **possono avere** accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità di una carta del conducente.

Emendamento

4. I funzionari di controllo **hanno** accesso al registro elettronico al fine di controllare lo stato di validità di una carta del conducente.

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 27

Testo della Commissione

Le carte del conducente sono rilasciate conformemente alle disposizioni del presente capo **fino al 18 gennaio 2018. A partire dal 19 gennaio 2018, le carte del conducente sono integrate nelle patenti di guida e rilasciate, rinnovate, scambiate e sostituite conformemente alle disposizioni della direttiva 2006/126/CE.**

Emendamento

Le carte del conducente sono rilasciate conformemente alle disposizioni del presente capo.

Entro 24 mesi dal... * la Commissione dovrà effettuare una valutazione d'impatto sulla fattibilità e l'opportunità di una fusione di tutte le carte utilizzate dai conducenti professionisti, segnatamente della carta del conducente comprendente la patente di guida, al fine di ridurre il numero di frodi attualmente in atto. La Commissione esamina in particolare le varie soluzioni tecniche disponibili, i problemi legati alla compatibilità delle carte nonché le questioni riguardanti la protezioni dei dati. La Commissione comunica le sue conclusioni al Parlamento europeo entro 30 mesi a decorrere dal... * .

**** GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.***

Emendamento 90

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 28 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. L'impresa di trasporto, il proprietario del veicolo e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso ***dell'apparecchio di controllo*** e della carta del conducente ove il conducente sia incaricato di guidare un veicolo dotato di un ***apparecchio di controllo di cui all'allegato I B.***

Emendamento

1. L'impresa di trasporto, il proprietario del veicolo e i conducenti provvedono al buon funzionamento e al buon uso ***del tachigrafo*** e della carta del conducente ove il conducente sia incaricato di guidare un veicolo dotato di un ***tachigrafo digitale.*** ***Ogni volta che viene utilizzato un tachigrafo analogico, l'impresa di trasporto e il conducente garantiscono il corretto funzionamento dello stesso nonché il corretto utilizzo del foglio di registrazione.***

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 28 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il tachigrafo digitale non è impostato in modo tale da selezionare automaticamente un'indicazione specifica allo spegnimento del motore o del veicolo mediante l'apposito dispositivo. Il conducente è in grado di scegliere manualmente una categoria, in base alla sua attività o al suo periodo di riposo, in seguito allo spegnimento.

Emendamento 153

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 28 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Gli Stati membri monitorano e perseguono l'offerta sempre maggiore di installazioni fraudolente e l'installazione di dispositivi di manipolazione per gli apparecchi di controllo su Internet.

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 29 – paragrafo -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. Le imprese di trasporto:

1. forniscono ai conducenti alle loro dipendenze o a loro disposizione la formazione e le istruzioni necessarie per quanto riguarda il corretto funzionamento dei tachigrafi;

2. effettuano controlli periodici per assicurare che i conducenti alle loro dipendenze o a loro disposizione utilizzino correttamente i tachigrafi e

3. si astengono dal concedere ai conducenti alle loro dipendenze o a loro disposizione incentivi diretti o indiretti che possano incoraggiare l'uso improprio

Emendamenti 94, 124 e 133

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 29 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Un'impresa di trasporto è responsabile per le infrazioni del presente regolamento commesse dai conducenti dell'impresa. **Fatto salvo il diritto degli Stati membri di ritenere pienamente responsabili le imprese di trasporto, gli Stati membri** possono prendere in considerazione qualsiasi prova che **attesti** che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente ritenuta responsabile dell'infrazione commessa.

Emendamento

3. Un'impresa di trasporto è responsabile per le infrazioni del presente regolamento commesse dai conducenti dell'impresa o **da quelli a sua disposizione. Se da un lato gli Stati membri possono** ritenere pienamente responsabili le imprese di trasporto, **dall'altro essi possono comunque, in tal caso,** prendere in considerazione qualsiasi prova che **dimostri** che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente ritenuta responsabile dell'infrazione commessa.

Le autorità di controllo effettuano controlli regolari conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Emendamento 95

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 30 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini dei controlli, i periodi di tempo durante i quali non viene registrata alcuna attività sono considerati periodi di riposo o intervallo. ***I conducenti non sono obbligati a registrare quotidianamente e settimanalmente i periodi di riposo quando*** si allontanano dal veicolo.

Emendamento

Ai fini dei controlli, i periodi di tempo durante i quali non viene registrata alcuna attività sono considerati periodi di riposo o intervallo. ***Gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentare moduli attestanti le loro attività nei periodi in cui*** si allontanano dal veicolo.

Emendamento 96

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 30 – paragrafo 7 – comma 1

Testo della Commissione

7. Il conducente introduce ***nell'apparecchio di controllo di cui all'allegato I B*** il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Uno Stato membro può tuttavia imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno nel proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1o aprile 1998.

Emendamento

7. Il conducente introduce nel ***tachigrafo digitale*** il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Uno Stato membro può tuttavia imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno nel proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1o aprile 1998.

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 32 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Un agente **abilitato** al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati **o** stampati che sono stati registrati **dall'apparecchio di controllo** o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni quali quelle di cui agli articoli 24, paragrafo 2, e 33, paragrafo 2, del presente regolamento.

Emendamento

3. Un agente **di** controllo **certificato** può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati **o trasferiti** che sono stati registrati **dal tachigrafo** o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni quali quelle di cui agli articoli 24, paragrafo 2, e 33, paragrafo 2, del presente regolamento.

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 32 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. La Commissione dovrà effettuare uno studio sui regimi di controllo dell'applicazione in vigore nei vari Stati membri, entro 18 mesi dall'assegnazione delle prime certificazioni per i funzionari di controllo, al fine di stabilire quanti siano i funzionari certificati presenti in ciascuno Stato membro.

Successivamente gli Stati membri devono comunicare alla Commissione, su base annuale, i dettagli relativi alla formazione ricevuta dai funzionari e il numero dei funzionari di controllo attivi che hanno ottenuto la certificazione europea.

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 33 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

Gli Stati membri **possono prevedere** nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 37 la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo per i casi in cui non si ripari il guasto o il funzionamento difettoso alle condizioni stabilite al primo e al secondo comma.

Emendamento

Gli Stati membri **prevedono** nel quadro delle disposizioni di cui all'articolo 37 la facoltà per le autorità competenti di vietare l'uso del veicolo per i casi in cui non si ripari il guasto o il funzionamento difettoso alle condizioni stabilite al primo e al secondo comma.

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 33 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

A questo proposito, la Commissione procederà a una verifica della parità di trattamento tra i veicoli nazionali e quelli stranieri, per evitare eventuali discriminazioni.

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Capitolo VII – titolo

Testo della Commissione

Protezione dei dati, esecuzione e sanzioni

Emendamento

Controllo dell'applicazione e sanzioni

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 34

Testo della Commissione

Articolo 34

Protezione dei dati personali

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito conformemente alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE e sotto la supervisione dell'autorità pubblica indipendente dello Stato membro di cui all'articolo 28 della direttiva 95/46/CE.

2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare riguardo a:

- l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui

Emendamento

soppresso

all'articolo 4,

*- l'utilizzo della comunicazione remota
per i fini di controllo di cui all'articolo 5,*

*- l'utilizzo dell'apparecchio di controllo
con un'interfaccia armonizzata di cui
all'articolo 6,*

*- lo scambio elettronico di informazioni
sulle carte del conducente di cui
all'articolo 26,*

*- la tenuta dei registri da parte delle
imprese di trasporto di cui all'articolo 29.*

*3. L'apparecchio di controllo di cui
all'allegato I B é progettato in modo da
garantire la riservatezza. Sono trattati
solo i dati strettamente necessari ai fini
dell'elaborazione.*

*4. I proprietari dei veicoli e/o delle
imprese di trasporto ottemperano, se del
caso, alle disposizioni pertinenti in
materia di protezione dei dati personali.*

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 34 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 34 bis

Funzionari di controllo

1. Ai fini di un efficace controllo di

conformità al presente regolamento, sono messe a disposizione di tutti i funzionari di controllo certificati sufficienti apparecchiature standard e adeguati poteri giuridici per consentire loro di svolgere le funzioni loro assegnate. Nello specifico:

a) i funzionari di controllo certificati sono in possesso di carte di controllo che consentono loro di accedere ai dati registrati nel tachigrafo e nelle carte tachigrafiche, compresa la carta dell'officina;

b) i funzionari di controllo certificati dispongono dei pertinenti strumenti armonizzati e standardizzati nonché del software omologato per trasferire file di dati dell'unità di bordo e delle carte tachigrafiche e per poter analizzare rapidamente tali file di dati e i documenti stampati prodotti dal tachigrafo digitale, raffrontandoli con i fogli o i diagrammi del tachigrafo analogico.

2. Qualora, a seguito di un controllo, i funzionari di controllo certificati raccolgano prove sufficienti a sostegno di un legittimo sospetto di frode, essi hanno la facoltà di accompagnare il veicolo in un'officina autorizzata per eseguire ulteriori prove, e quindi verificare, in particolare, che il tachigrafo:

a) funzioni correttamente;

b) registri e memorizzi correttamente i dati e

che i parametri di calibrazione siano corretti.

3. I funzionari di controllo certificati hanno la facoltà di incaricare le officine autorizzate di effettuare le prove di cui al paragrafo 2 nonché prove specifiche destinate a controllare la presenza di dispositivi di manipolazione. Qualora siano rilevati dispositivi di manipolazione, l'apparecchio, compreso il dispositivo stesso, l'unità di bordo o le sue componenti e la carta del conducente, possono essere rimosse dal veicolo ed essere utilizzati come prova conformemente alle norme procedurali nazionali relative all'utilizzo di prove come quelle in questione.

4. I funzionari di controllo certificati si avvalgono della possibilità di controllare i tachigrafi e le carte dei conducenti che si trovano sul posto nel corso di un controllo svolto nei locali dell'impresa.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 39 per sviluppare specifiche tecniche e funzionali in relazione alle apparecchiature di cui al paragrafo 1.

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 35 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. La Commissione adotta le decisioni relative all'istituzione di un sistema comune di formazione dei funzionari di controllo entro 12 mesi a decorrere dal... *

*** GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.**

Emendamento 105

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 35 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. La Commissione **adotta le decisioni sulla** metodologia per la formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, incluso sulle tecniche per orientare i controlli e per rilevare i dispositivi di manipolazione e frode. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura **consultiva** di cui all'**articolo 40, paragrafo 2**.

3. La Commissione **adotta una** metodologia per la formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo, incluso sulle tecniche per orientare i controlli e per rilevare i dispositivi di manipolazione e frode. **Tale metodologia è basata sugli orientamenti per un'interpretazione comune del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 561/2006 al fine di garantire l'uniformità dell'analisi dei dati registrati dal tachigrafo in tutti gli Stati membri.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura **d'esame** di cui all'**articolo 40, paragrafo 3**.

Emendamento 106

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 35 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Ventiquattro mesi dopo... * i funzionari di controllo sostengono un esame per l'ottenimento di una certificazione di controllo europea. Tale certificazione armonizzata dimostra che essi sono in possesso di adeguate competenze per svolgere con efficienza i loro compiti di controllo quali definiti dal presente regolamento, con particolare riferimento all'articolo 34 bis.

**** GU: si prega di inserire la data di applicazione del presente regolamento.***

Emendamento 107

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 35 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. La Commissione stabilisce tramite apposite decisioni i requisiti per l'esame di cui al paragrafo 3 bis e il relativo contenuto. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di

cui all'articolo 40, paragrafo 3.

Emendamento 108

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 35 – paragrafo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quater. Ogni due anni la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul numero di funzionari di controllo che seguono la formazione nei vari Stati membri ottenendo l'apposita certificazione europea.

Emendamento 109

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 35 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 35 bis

Infrazioni molto gravi

In ragione della loro particolare gravità e delle possibili conseguenze per la sicurezza stradale, nella legislazione degli Stati membri sono considerate infrazioni molto gravi degli obblighi stabiliti al presente regolamento quelle di seguito elencate.

1. In relazione agli obblighi concernenti l'installazione di apparecchi di controllo:

l'installazione e l'uso di tachigrafi non omologati;

2. In relazione agli obblighi concernenti l'uso di tachigrafi, carte del conducente o fogli di registrazione:

a) l'uso di tachigrafi non conformi agli obblighi relativi alle ispezioni di cui all'articolo 18;

b) l'uso di tachigrafi non correttamente ispezionati, calibrati o sigillati;

c) l'uso di una carta del conducente non valida;

d) la mancata conservazione da parte di un'impresa di fogli di registrazione, documenti stampati e trasferiti;

e) la detenzione da parte di un conducente di più di una carta del conducente in corso di validità;

f) l'uso da parte di un conducente di una carta del conducente diversa dalla propria;

g) l'uso di una carta del conducente difettosa o scaduta;

h) la mancata disponibilità dei dati registrati e memorizzati per almeno 365 giorni;

i) l'uso di fogli o carte del conducente sporchi o danneggiati e di dati non leggibili;

j) l'uso improprio dei fogli di

registrazione/delle carte del conducente;

k) l'uso di fogli di registrazione o una carta del conducente per un periodo più lungo di quello previsto con conseguente perdita dei dati;

l) il mancato inserimento manuale di dati nei casi previsti;

m) l'inserimento di fogli o carte del conducente in lettori diversi da quelli corretti (multipresenza).

3. In relazione all'obbligo di inserire informazioni: assenza del nome e del cognome sul foglio di registrazione.

4. In relazione all'obbligo di fornire informazioni:

a) un rifiuto a sottoporsi a un controllo;

b) un'ingiustificata assenza di registrazioni per il giorno in corso;

c) un'ingiustificata assenza di registrazioni per i precedenti 28 giorni;

d) un'ingiustificata assenza di registrazioni della carta del conducente se il conducente ne possiede una;

e) un'ingiustificata assenza di registrazioni manuali e documenti stampati per la settimana in corso e per i 28 giorni precedenti;

f) l'impossibilità di presentare una carta del conducente;

g) l'impossibilità di presentare i

documenti stampati per la settimana in corso e i 28 giorni precedenti.

5. Disaggregazione:

tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati.

6. Inserimento manuale di dati nei documenti stampati:

a) il mancato inserimento, da parte del conducente, di tutte le informazioni per i periodi che non sono più correttamente registrati durante il periodo di guasto o cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo;

b) il mancato inserimento del numero della carta del conducente e/o del nome e/o del numero della patente di guida sul foglio temporaneo;

c) la mancata denuncia dello smarrimento o del furto alle autorità competenti dello Stato membro in cui è avvenuto lo smarrimento o il furto della carta del conducente.

7. In relazione alle frodi:

a) la falsificazione, la soppressione o la distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione, memorizzati nel tachigrafo o sulla carta del conducente, nonché dei documenti stampati prodotti dal tachigrafo;

b) la manomissione dell'apparecchio di

controllo, dei fogli di registrazione, della carta del conducente o della carta dell'azienda con conseguente falsificazione dei dati e/o dei documenti stampati;

c) la presenza nel veicolo di un dispositivo di manipolazione che possa essere utilizzato per falsificare i dati e/o i documenti stampati.

Emendamento 110

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 36 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Nel quadro di tale assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri, in particolare si inviano reciprocamente, con regolarità, tutte le informazioni disponibili riguardanti le infrazioni al presente regolamento correlate agli installatori e alle officine e le eventuali sanzioni imposte per tali infrazioni.

Emendamento

Nel quadro di tale assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri, in particolare si inviano reciprocamente, con regolarità, tutte le informazioni disponibili riguardanti le infrazioni al presente regolamento correlate agli installatori e alle officine, ***le tipologie di pratiche di manomissione*** e le eventuali sanzioni imposte per tali infrazioni.

Emendamento 111

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 36 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 36 bis

Linea telefonica diretta

La Commissione crea un sito web e una linea telefonica diretta valida per tutta l'Unione, gratuita e anonima, per i conducenti e per qualsiasi altra parte interessata che desideri denunciare una frode rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento.

Emendamento 112

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 37 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Le sanzioni previste dagli Stati membri per le infrazioni gravissime definite ***nella direttiva 2009/5/CE*** devono appartenere alle categorie di sanzioni più elevate applicabili nello Stato membro per le violazioni della legislazione in materia di trasporto su strada.

Emendamento

3. Le sanzioni previste dagli Stati membri per le infrazioni gravissime definite ***all'articolo 35 bis del presente regolamento*** devono appartenere alle categorie di sanzioni più elevate applicabili nello Stato membro per le violazioni della legislazione in materia di trasporto su strada.

Emendamento 125

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 38 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il ... * la Commissione adotta le specifiche dettagliate di cui agli articoli 4, 5 e 6. La Commissione può adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 39 per estendere tale termine, qualora alla conclusione dello stesso dovesse rilevare

in modo fondato la mancata disponibilità di un apparecchio adeguato che rispetti le specifiche richieste.

** GU inserire la data: due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 113

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 39 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La delega di potere di cui agli **articoli 4, 5, 6 e 38** è conferita per un periodo **di tempo indeterminato** a partire da [data dell'entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento

2. La delega dei potere di cui agli **articoli 3 octies, 4, 5, 6 e 34 bis** è conferita **alla Commissione** per un periodo **di cinque anni** a decorrere dal ...*. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

** GU: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 114

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 39 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La delega di potere di cui agli **articoli 4, 5, 6 e 38** può essere revocata in ogni momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi precisata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento

3. La delega di poteri di cui agli **articoli 3 octies, 4, 5 e 6 e 34 bis** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi precisata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 115

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 1

Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio

Articolo 39 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Un atto delegato adottato ai sensi degli **articoli 4, 5, 6 e 38** entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di due mesi a decorrere

Emendamento

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli **articoli 3 octies, 4, 5 e 6 e 34 bis** entra in vigore solo se non ha sollevato l'obiezione del Parlamento europeo o del Consiglio entro due mesi dalla sua notificazione a

dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo è prorogato di [due mesi] su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

queste due istituzioni, oppure se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi comunicato alla Commissione che non formuleranno obiezioni. Tale periodo è prorogato di [due mesi] su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 134

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto -1 (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 2 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

- 1) all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), "3,5 tonnellate" è sostituito da "2,8 tonnellate".

Emendamenti 126 e 135

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto -1 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 3 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

-1 bis) all'articolo 3 è inserita la lettera seguente:

"a bis) veicoli o combinazioni di veicoli impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività

principale del conducente;"

Emendamento 127

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto -1 ter (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1 ter) all'articolo 7 è aggiunto il seguente paragrafo:

"2 bis. In deroga al primo e al secondo comma, un conducente che opera nel settore del trasporto di passeggeri osserva un'interruzione di almeno 45 minuti dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza. Tale interruzione può essere sostituita da diverse interruzioni più brevi di almeno 15 minuti l'una."

Emendamento 128

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto -1 quater (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 8 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1 quater) all'articolo 8, e' aggiunto il paragrafo seguente:

"6 bis. In deroga al paragrafo 6, un conducente che opera nel settore del trasporto di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, può rinviare il periodo di riposo settimanale al massimo a 12 periodi consecutivi di 24 ore dopo un precedente periodo di riposo settimanale regolare, alle seguenti condizioni:

a) dopo essere ricorso alla deroga il conducente osserva un periodo di riposo settimanale regolare;

b) in un periodo di quattro settimane deve essere effettuato un periodo di riposo settimanale complessivo di 140 ore."

Emendamento 117

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis) all'articolo 13, paragrafo 1, i due trattini di cui alla lettera d), primo comma, sono sostituiti dal seguente:

"- ai fini della distribuzione di invii postali.";

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 1 ter (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter) all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h) la formulazione "manutenzione e controllo della rete stradale" , è sostituita con "costruzione, manutenzione e controllo";

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 1 quater (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera l

Testo della Commissione

Emendamento

1 quater) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera l) è sostituita dalla seguente:

"1. veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e/o la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o la fornitura di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale";

Emendamento 120

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 1 quinquies (nuovo)

Regolamento (CE) n. 561/2006 del Consiglio

Articolo 13 – paragrafo 1 – lettera q (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

1 quinquies) all'articolo 13, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:

"q) veicoli impiegati nel traffico di cantiere per la fornitura e la consegna di materiale edile";