



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 novembre 2013
(OR. en)**

16827/13

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

**TRANS 619
CODEC 2712**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	19 novembre 2013
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2013) 816 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2013) 816 final.

All.: COM(2013) 816 final



Bruxelles, 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

riguardante la

**posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del
Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su
strada, che abroga il regolamento (CE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio
di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006
del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune
disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

riguardante la

posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1.

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2011) 451 definitivo – 2011/0196(COD)):	19.7.2011
Data del parere del Comitato delle regioni:	Nessun parere
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	7.12.2011
Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura:	3.7.2012
Data di adozione dell'accordo politico del Consiglio in vista di una posizione del Consiglio in prima lettura:	29.10.2012
Data di adozione della posizione del Consiglio in prima lettura:	15.11.2013 (?)

2. FINALITÀ DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La Commissione ha presentato al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta in oggetto il 19 luglio 2011. La proposta modifica il regolamento n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada. Essa modifica anche il regolamento 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. La comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future" accompagna la proposta in oggetto ed è stata trasmessa in parallelo al Parlamento europeo e al Consiglio.

La proposta introduce alcuni miglioramenti tecnologici al tachigrafo digitale, come un sistema di navigazione satellitare (GNSS), una funzione di comunicazione remota per il controllo selettivo e un'interfaccia per l'interazione con i sistemi di trasporto intelligenti in grado di consentire l'uso dei dati trasmessi dal tachigrafo digitale da parte dei calcolatori di bordo per scopi diversi dal controllo dei tempi di guida. Questa nuova generazione di tachigrafi ("tachigrafi intelligenti") sarà presumibilmente disponibile nel 2018-2019.

Il regolamento proposto comprende anche misure non tecniche, ad esempio la fissazione di nuove norme volte a migliorare l'affidabilità delle officine, a consentire lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sulle carte tachigrafiche rilasciate ai conducenti (sistema TACHOnet) e a personalizzare tali carte mediante la fusione con le patenti di guida, nonché la fissazione di norme sulla formazione del personale incaricato dell'applicazione e sull'armonizzazione delle sanzioni. Il regolamento proposto infine considera la stessa distanza, ossia un raggio di 100 km, per tutte le deroghe alle disposizioni concernenti i tempi di guida che gli Stati membri possono concedere in funzione della distanza (cfr. articolo 13 del regolamento 561/2006).

Il garante europeo della protezione dei dati ha espresso il proprio parere sulla proposta della Commissione il 5 ottobre 2011. Il Comitato economico e sociale ha espresso il proprio parere il 7 dicembre 2011, mentre il Comitato delle regioni ha deciso di non elaborare un parere o un rapporto.

La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatrice Silvia-Adriana Ticău (RO, S&D). La votazione in sessione plenaria ha avuto luogo il 3 luglio 2012. Cfr. **SP(2012) 449/2**.

Il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sulla questione il 29 ottobre 2012, sotto presidenza cipriota.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

3.1. Osservazioni generali sulla posizione del Consiglio

Nel complesso la Commissione accoglie positivamente la posizione del Consiglio in prima lettura poiché risulta in linea con gli obiettivi principali della proposta iniziale della Commissione, vale a dire aumentare la sicurezza del sistema tachigrafico (riducendo le frodi e le manomissioni dell'apparecchio), ridurre gli oneri amministrativi e migliorare l'efficacia del controllo del sistema. Gli emendamenti del Consiglio sono stati introdotti a seguito di ulteriori analisi dell'impatto previsto di alcune delle misure proposte dalla Commissione ed evidenziano l'importanza attribuita dagli Stati membri all'applicazione delle misure più convenienti, alla necessità di rafforzare la protezione dei dati personali nell'ambito del regolamento e all'esigenza di chiarire le disposizioni concernenti i requisiti tecnici e funzionali del tachigrafo. Dopo ampia discussione, gli emendamenti del Consiglio sono stati approvati dalla Commissione.

Sebbene non si opponga all'adozione del testo finale risultante dai negoziati tra i colegislatori, la Commissione desidera rilasciare alcune dichiarazioni su tre punti in merito ai quali ha ripetutamente espresso il proprio disaccordo nel corso dei negoziati. Tali dichiarazioni figurano in allegato.

3.2. Osservazioni dettagliate della Commissione

3.2.1. Natura dell'atto giuridico (atti delegati/atti di esecuzione)

Al fine di adottare le specifiche tecniche del futuro tachigrafo intelligente, la Commissione ha proposto che le venisse delegato il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto concerne l'adeguamento degli allegati I, IB e II al progresso tecnico e l'inserimento nell'allegato IB delle specifiche tecniche necessarie per la registrazione automatica dei dati di localizzazione, per consentire la comunicazione remota e per assicurare un'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti (articoli 4, 5, 6 e 38 della proposta della Commissione).

A seguito di negoziati con il Parlamento, i colegislatori hanno deciso di includere le caratteristiche tecniche principali di cui ai suddetti allegati nel testo del regolamento, sulla cui base la Commissione dovrebbe stabilire le pertinenti disposizioni di applicazione mediante atti di esecuzione in una fase successiva per assicurare l'applicazione uniforme in tutti gli Stati membri dell'UE. Al testo del regolamento, con cui la Commissione concorda, sono state pertanto aggiunte disposizioni sulle definizioni, sui requisiti tecnici e i dati da registrare, sulle funzioni del tachigrafo digitale e sui display e i segnali di avvertimento. Nel corso dei negoziati la Commissione ha ribadito la necessità di ricorrere agli atti delegati.

La Commissione non si opporrà all'adozione del testo concordato dai colegislatori. Tuttavia, la Commissione ricorda nella dichiarazione allegata che la questione della delimitazione tra gli articoli 290 e 291 del TFUE è attualmente all'esame della Corte di giustizia nel caso "biocidi".

3.2.2. Modifiche tecniche

La Commissione accoglie gli emendamenti concordati tra il Consiglio e il Parlamento europeo sulle seguenti questioni tecniche:

(a) Registrazione dei dati di localizzazione (articolo 8)

La Commissione accoglie con favore la registrazione dei punti di localizzazione ogni tre ore di periodo complessivo di guida al fine di migliorare l'osservanza della legislazione in vigore da parte dei conducenti professionisti del trasporto su strada.

(b) Tecnologia per la diagnosi precoce remota in dotazione agli addetti al controllo (articolo 9)

Quindici anni dopo l'introduzione del tachigrafo intelligente, gli Stati membri dovranno dotare in misura adeguata le loro autorità di controllo dell'apparecchiatura per la diagnosi remota, tenendo anche conto delle strategie nazionali di controllo degli Stati membri. Fino a tale data, dotare le autorità di controllo di dispositivi di accesso remoto sarà facoltativo.

(c) Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti (articolo 10)

Il Consiglio ha ritenuto fondamentale mantenere un sufficiente livello di flessibilità in modo che le imprese di trasporto rimangano in grado di scegliere se collegare il tachigrafo a dispositivi esterni. Il Consiglio ha pertanto previsto che i tachigrafi possano essere dotati di interfacce standardizzate che consentano, a determinate

condizioni, l'uso da parte di un dispositivo esterno dei dati registrati o generati dal tachigrafo. Inoltre, il testo del Consiglio precisa che l'accesso ai dati personali mediante un dispositivo esterno connesso all'interfaccia può essere consentito solo previo consenso esplicito del conducente cui i dati si riferiscono.

La Commissione ha accettato gli emendamenti di cui sopra considerandoli un passo nella giusta direzione, facendo tuttavia notare ai colegislatori che rendere facoltativa l'interfaccia che consente l'interazione con i sistemi di trasporto intelligenti riduce in misura significativa l'intenzione della proposta iniziale.

(d) Inserimento di sensori di peso nel tachigrafo intelligente (considerando 6)

Come il Consiglio, la Commissione non condivide la valutazione del Parlamento europeo secondo la quale vi è un legame diretto tra l'inserimento di sensori di peso nei tachigrafi intelligenti e un miglioramento del controllo dei periodi di guida e di riposo. La Commissione pertanto si ritiene soddisfatta dell'inserimento nel testo di un unico considerando facente riferimento, in termini generici, a una futura valutazione che dovrà effettuare riguardo al contributo che i sensori di peso possono offrire a un migliore rispetto della normativa in materia di trasporto stradale.

(e) Carte tachigrafiche del conducente per i conducenti non residenti (articolo 26, paragrafo 4)

La Commissione concorda con la nuova disposizione che consente agli Stati membri, a condizioni restrittive, di rilasciare carte del conducente temporanee e non rinnovabili, valide per un periodo massimo di 185 giorni. Questa nuova disposizione fornisce una soluzione pratica a un problema non operativo, in quanto riguarda il caso dei trasportatori provenienti da paesi terzi o da paesi che non hanno contratto l'accordo AETR (Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada) che effettuano operazioni di trasporto occasionali nell'UE o il caso dei trasportatori che possiedono la cittadinanza europea ma hanno perso lo status di residenti dell'UE e di conseguenza hanno difficoltà a ottenere una regolare carta di conducente.

(f) Installazione a posteriori dei tachigrafi digitali sui veicoli (articolo 3, paragrafo 4)

La proposta iniziale della Commissione non comprende alcuna disposizione concernente l'installazione a posteriori dei tachigrafi digitali sui veicoli ma può accettarne il principio, come convenuto nella posizione del Consiglio, tenuto conto del fatto che le implicazioni pratiche dovrebbero essere gestibili.

3.2.3. *Modifiche non tecniche relative al funzionamento del sistema tachigrafico*

(a) Soppressione dell'obbligo per i conducenti di presentare moduli attestanti le loro attività nei periodi in cui si allontanano dal veicolo (articolo 34, paragrafo 3, ultimo comma).

La Commissione è favorevole a tale disposizione in quanto riduce ulteriormente gli oneri amministrativi.

(b) Apparecchiature e formazione adeguate per gli addetti al controllo (articoli 38 e 39)

La Commissione accetta l'esito dei negoziati tra i colegislatori su questo punto.

La Commissione aderisce a questa posizione e, in seguito all'adozione del regolamento, adotterà misure specifiche precisando i contenuti della formazione iniziale e continua degli addetti al controllo. La formazione impartita agli addetti al controllo negli Stati membri includerà tali contenuti.

(c) Rafforzare l'affidabilità delle officine (articolo 24)

La Commissione concorda con la riduzione da 1 a 2 anni della frequenza delle verifiche regolari delle procedure applicate dalle officine durante la manipolazione del tachigrafo, in quanto mantiene la percentuale del 10% per le verifiche tecniche a sorpresa delle officine e il periodo di validità della carta dell'officina (un anno) indicati nella proposta iniziale della Commissione.

3.2.4. *Modifiche non tecniche relative alle disposizioni in materia di protezione dei dati, infrazioni e data di entrata in vigore*

(a) Rafforzamento della protezione dei dati (articolo 7)

La Commissione concorda con le nuove disposizioni in materia di protezione dei dati personali.

(b) Armonizzazione delle violazioni e delle sanzioni (articolo 41)

La Commissione accetta l'esito dei negoziati tra i colegislatori su questo punto.

(c) Responsabilità delle imprese di trasporto (articolo 33)

La Commissione accetta l'esito dei negoziati tra i colegislatori su questo punto.

(d) Entrata in vigore (articolo 48)

La Commissione accetta l'esito dei negoziati tra i colegislatori su questo punto. Il tachigrafo intelligente sarebbe obbligatorio, per i veicoli immatricolati per la prima volta, quaranta mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche tecniche relative al tachigrafo intelligente. La Commissione intende stabilire tali specifiche al più tardi entro due anni dalla pubblicazione del nuovo regolamento.

3.2.5. *Modifiche del regolamento n. 561/2006 relative all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*

La Commissione accoglie con favore il fatto che siano state mantenute le sue proposte di emendamento dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006, che consente agli Stati membri di concedere deroghe, a determinate condizioni, alle disposizioni del regolamento applicabili ai trasporti effettuati entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa e concorda con l'introduzione della cosiddetta "deroga artigiani" all'articolo 3 del regolamento 561/2006, che precisa l'ambito di applicazione del regolamento.

4. CONCLUSIONI DELLA COMMISSIONE

La proposta in questione è particolarmente importante al fine di conseguire gli obiettivi elencati nella comunicazione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", adottata il 28 marzo 2011.

Nonostante l'indebolimento di varie disposizioni, la Commissione è del parere che la posizione del Consiglio rifletta i principali obiettivi della sua proposta e ritiene pertanto che il processo legislativo debba concludersi con l'adozione rapida in seconda lettura da parte del Parlamento europeo della sua posizione che, a seguito dei risultati del trilaterale informale del 14 maggio 2013, dovrebbe coincidere con la posizione del Consiglio.

DICHIARAZIONI DELLA COMMISSIONE

1) Dichiarazione della Commissione concernente il regolamento (CE) n. 561/2006

Allo scopo di assicurare un'attuazione effettiva e uniforme della normativa sui periodi di guida e di riposo, la Commissione continuerà a monitorare da vicino l'attuazione della suddetta normativa e, se necessario, adotterà le iniziative appropriate.

2) Dichiarazione della Commissione concernente gli atti di esecuzione

La Commissione ritiene che gli atti futuri che essa può adottare con atto legislativo al fine di definire le disposizioni dettagliate e le specifiche tecniche per tachigrafo, carte tachigrafiche e fogli di registrazione, nonché i requisiti di omologazione, mirano a integrare le specifiche tecniche precisate nell'atto di base e dovrebbero essere pertanto atti delegati da adottare sulla base dell'articolo 290 del TFUE. La Commissione non si opporrà all'adozione del testo concordato dai legislatori. Tuttavia, la Commissione ricorda che la questione della delimitazione tra gli articoli 290 e 291 del TFUE è attualmente all'esame della Corte di giustizia nel caso "biocidi".

3) Dichiarazione della Commissione concernente l'utilizzo dell'articolo 5, paragrafo 4, comma 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 182/2011

La Commissione sottolinea che è contrario alla lettera e allo spirito del regolamento (UE) n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13) ricorrere sistematicamente alla deroga ivi prevista all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b). Il ricorso a tale disposizione deve rispondere a una necessità specifica a derogare alla regola di principio secondo la quale la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione quando non viene comunicato nessun parere. Dato che si tratta di un'eccezione alla regola generale stabilita dall'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), dello stesso paragrafo non può essere considerato semplicemente un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve quindi essere giustificato.

Mentre la Commissione prende atto dell'accordo raggiunto dal Parlamento europeo e dal Consiglio sul ricorso a tale disposizione si rammarica che tale giustificazione non sia oggetto di un considerando.