



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 luglio 2011 (27.07)
(OR. en)**

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

**13195/11
ADD 1**

**TRANS 222
CODEC 1274**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 19 luglio 2011

Destinatario: Signor Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: SEC(2011) 947 definitivo

Oggetto: DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO che accompagna il documento PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2011) 947 definitivo.

All.: SEC(2011) 947 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.7.2011
SEC(2011) 947 definitivo

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Che accompagna il documento

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

{COM(2011) 451 definitivo}
{SEC(2011) 948 definitivo}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Che accompagna il documento

PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

Il presente documento contiene la sintesi della relazione di valutazione d'impatto su misure volte a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema tachigrafico, che correda la prossima revisione del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio.

1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

- (1) Sin dal 1969 l'Unione europea (UE) si è dotata di una normativa sociale nel settore del trasporto su strada per migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti e garantire una concorrenza leale fra le imprese di trasporto. Il regolamento (CE) n. 561/2006¹ stabilisce periodi di guida giornalieri e settimanali massimi e periodi di riposo giornalieri e settimanali minimi per i conducenti. L'UE ha elaborato una strategia generale di ispezione e controllo dell'applicazione della normativa sociale del trasporto su strada attraverso la direttiva 2006/22/CE² e il regolamento (CEE) n. 3821/85³ del Consiglio, denominato "regolamento sul tachigrafo".
- (2) Il regolamento sul tachigrafo definisce norme tecniche e stabilisce le regole per l'impiego, l'omologazione, l'installazione e l'ispezione dei tachigrafi. Esso istituisce pertanto una serie di obblighi legali per i fabbricanti, le autorità, gli operatori di trasporto e i conducenti. Attualmente, sono in uso due tipi di apparecchi di controllo. Oltre al tachigrafo digitale introdotto sui veicoli immatricolati dopo il 1° maggio

¹ 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 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'11.4.2006, pag. 1.

² 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 e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, GU L 102 dell'11.3.2006, pag. 35.

³ Regolamento (CE) n. 1266/2009 della Commissione, del 16 dicembre 2009, che adegua per la decima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, GU L 339 del 22.12.2009, pag. 3.

2006, il tachigrafo analogico, in uso sin dal 1985, è ancora impiegato sui veicoli anteriori.

- (3) Sulla base delle consultazioni e delle relazioni di esperti realizzate⁴, la Commissione ha individuato due problemi principali che occorre affrontare a livello dell'Unione:
- secondo i dati disponibili, una parte significativa dei veicoli controllati è in violazione delle norme sociali. In particolare, circa un quarto dei questi ultimi commette violazioni alle norme sul tachigrafo. In media, in ogni dato momento, circa 45 000 veicoli si trovano in violazione delle norme UE sul tachigrafo. Si stima che tale inosservanza persistente degli obblighi relativi ai periodi di riposo minimi e il risultante affaticamento dei conducenti causino un aumento del costo sociale degli incidenti pari a quasi 2,8 miliardi di euro. Ne deriva anche un vantaggio competitivo indebito a favore di chi viola la legge, con un impatto negativo sul funzionamento del mercato interno e gravi conseguenze per la salute dei conducenti;
 - è possibile migliorare ulteriormente il modo in cui il tachigrafo (digitale) agevola il lavoro dei conducenti e promuove l'efficienza dei trasporti. Sebbene l'introduzione del tachigrafo digitale abbia già ridotto sostanzialmente gli oneri amministrativi che gravano sulle diverse parti interessate, pure il costo dell'ottemperanza alle norme, stimato a circa 2,7 miliardi di euro, permane eccessivo.
- (4) Questi due problemi sono acuiti dalla vulnerabilità generale del sistema tachigrafico alle frodi; dalla scarsa efficacia dei controlli e dall'effetto dissuasivo insufficiente delle sanzioni; dal fatto che l'impiego del sistema tachigrafico non è pienamente ottimizzato. Le aree problematiche che sottendono ciascuno di questi fattori sono elencate nella tabella 1 in appresso.
- (5) Se è vero che i problemi individuati colpiscono principalmente i conducenti di veicoli pesanti e le aziende che utilizzano il tachigrafo, è altresì certo che gli Stati membri e le loro autorità di controllo, i fabbricanti di tachigrafi e altri utenti della strada ne subiscono anch'essi un impatto.

Tabella 1 Tavola sinottica dei fattori e delle aree problematiche

⁴ Si tratta di consultazioni svolte nell'ambito del comitato specifico di Stati membri e parti interessate (fra cui organizzazioni di controllo e di pubblica sicurezza e fabbricanti); del progetto SMART; della relazione del Centro comune di ricerca; della consultazione pubblica delle parti interessate svoltasi da dicembre 2009 a marzo 2010; della consultazione del comitato di dialogo settoriale e sociale del trasporto su strada e di una relazione di esperti indipendenti convalidata da un gruppo di esperti di organizzazioni pertinenti.

<i>Fattori individuati</i>	<i>Aree problematiche</i>
Fattore 1: Vulnerabilità del sistema tachigrafico	I sigilli non funzionano adeguatamente come indicatori di manomissione del tachigrafo
	Vulnerabilità della tecnologia di cifratura
	Uso illecito della carta del conducente
	Officine disoneste o negligenti
Fattore 2: Scarsa efficacia dei controlli ed effetto dissuasivo insufficiente delle sanzioni	Formazione non armonizzata degli agenti addetti ai controlli
	Ambito dei dati del tachigrafo digitale accessibili agli agenti addetti ai controlli
	Politica di sanzioni
Fattore 3: L'impiego del sistema tachigrafico non è pienamente ottimizzato.	Disposizioni inadeguate contenute nel regolamento sul tachigrafo
	Limitazioni tecniche del tachigrafo digitale
	Il tachigrafo non agevola sufficientemente il lavoro dei conducenti

2. ANALISI DELLA SUSSIDIARIETÀ

- (6) La presente valutazione d'impatto concerne le misure volte a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema tachigrafico impiegato per garantire l'osservanza della normativa sociale summenzionata. Essa esplora e analizza le opzioni per la modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85, fondato sull'articolo 71 del trattato CEE (articolo 91 del TFUE). Il valore aggiunto dell'UE è stato determinato in occasione dell'introduzione di detto regolamento e gli argomenti che dimostrano tale valore aggiunto permangono validi.
- (7) Tali argomenti si fondano sulla realtà in continua espansione per cui il trasporto su strada nell'UE è di natura transnazionale. Ciò è una conseguenza dell'aumento del commercio transfrontaliero e della crescita economica, a loro volta in parte facilitati dall'allargamento dell'UE e dalla liberalizzazione del settore dell'autotrasporto merci in Europa. La normativa sociale è armonizzata a livello dell'UE e il controllo dell'osservanza di tale normativa richiede che gli apparecchi di controllo siano interoperabili fra gli Stati membri. Considerando il carattere viepiù transnazionale del trasporto merci su strada nell'UE e il carattere armonizzato della normativa sociale, non sarebbe auspicabile ritornare a una situazione in cui la regolamentazione degli apparecchi di controllo avvenisse a livello nazionale, non da ultimo perché questo tipo di regolamentazione si svolge a livello dell'UE già da 25 anni.
- (8) Per quanto riguarda le sanzioni, la relazione della Commissione sulle sanzioni⁵ ha evidenziato le disparità fra le sanzioni applicate dagli Stati membri per le violazioni

⁵ COM(2009) 225.

al regolamento sul tachigrafo. La manomissione dei tachigrafi è già classificata dalla normativa europea come una delle “violazioni più gravi” nell’ambito dell’elenco più ampio di violazioni alle norme del trasporto commerciale su strada⁶. Tuttavia, in assenza di un livello minimo armonizzato dell’effetto deterrente delle sanzioni imposte dagli Stati membri, tale classificazione non porta necessariamente a una stretta osservanza delle norme, dato che le imprese reagiscono alle sanzioni effettivamente applicate e non a una classificazione teorica delle violazioni.

3. OBIETTIVI DELL'INIZIATIVA UE

- (9) Gli obiettivi generali della normativa sociale del settore del trasporto su strada (le norme sul tempo di guida e sui periodi di riposo) sono il miglioramento della sicurezza stradale e delle condizioni di lavoro dei lavoratori e la garanzia della concorrenza leale fra le imprese di trasporto. La normativa sociale del settore del trasporto su strada è quindi un elemento essenziale della politica comune dei trasporti per il conseguimento di obiettivi quali il miglioramento della sicurezza dei trasporti (articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del TFUE⁷), il progresso sociale (articolo 3, paragrafo 3 del TUE⁸) e l’istituzione di un mercato interno (articolo 3, paragrafo 3 del TUE). Il regolamento sul tachigrafo è lo strumento principale per il controllo e l’applicazione della normativa sociale nel settore del trasporto su strada e l’obiettivo generale delle proposte cui si riferisce la presente valutazione d’impatto comprende il contributo ai summenzionati obiettivi dei trattati.
- (10) Nel contempo, l’intento della Commissione è anche quello di contribuire agli obiettivi definiti dalla Comunicazione su una migliore regolamentazione per la crescita e l’occupazione nell’Unione europea⁹ e dalla strategia per la semplificazione del contesto normativo¹⁰. È altresì auspicabile che le proposte contribuiscano all’obiettivo di “ridurre gli oneri amministrativi per le imprese e migliorare la qualità della normativa applicabile alle imprese” contenuto nell’iniziativa faro “Una politica industriale per l’era della globalizzazione”¹¹ della strategia Europa 2020.
- (11) Tale obiettivo generale può essere declinato negli obiettivi specifici seguenti: in primo luogo, migliorare l’affidabilità dell’apparecchio di controllo; in secondo luogo, aumentare l’efficienza dei controlli dell’applicazione della normativa sociale nel settore dei trasporti su strada; in terzo luogo, ridurre i costi di utilizzo dell’apparecchio di controllo, in parte riducendo gli oneri amministrativi connessi con tale utilizzo.
- (12) Alcuni dati relativi al trasporto su strada sono raccolti a livello dell’UE e possono essere usati per monitorare l’impatto del regolamento proposto sugli obiettivi

⁶ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l’attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, GU L 300 del 12.11.2009, p. 51.

⁷ Trattato sul funzionamento dell’Unione europea.

⁸ Trattato sull’Unione Europea.

⁹ Comunicazione della Commissione “Una migliore regolamentazione per la crescita e l’occupazione nell’Unione europea”, COM(2005) 97 definitivo.

¹⁰ Comunicazione della Commissione “Attuazione del programma comunitario di Lisbona: Una strategia per la semplificazione del contesto normativo”, COM(2005) 535 definitivo.

¹¹ Comunicazione della Commissione “Una politica industriale integrata per l’era della globalizzazione - Riconoscere il ruolo centrale di concorrenzialità e sostenibilità”, COM(2010)614.

specifici sopra elencati¹². In questo contesto, gli obiettivi operativi seguenti sono stati scelti perché utili per indicare il livello di raggiungimento degli obiettivi specifici:

- eliminare le “violazioni più gravi”¹³ alle norme sul tachigrafo entro il 2020 (monitorato dalla Commissione sulla base di future relazioni trasmesse dagli Stati membri per la relazione biennale);
- raddoppiare entro il 2020 il tasso di rilevazione delle infrazioni alla normativa sociale per veicolo controllato in controlli stradali rispetto al 2008 (monitorato dalla Commissione sulla base di future relazioni trasmesse dagli Stati membri per la relazione biennale);
- ridurre gli oneri amministrativi connessi con l’utilizzo del tachigrafo digitale del 20% entro il 2020 rispetto al 2010 (sulla base delle stime fornite dal gruppo Stoiber e del progetto UE sulle misure di riferimento e per la riduzione dei costi amministrativi¹⁴).

4. OPZIONI STRATEGICHE

(13) La consultazione delle parti interessate e relazioni di esperti sull’argomento¹⁵ hanno consentito alla Commissione di individuare un insieme di singole misure dotate del potenziale di affrontare i problemi individuati. Vi ha fatto seguito una preselezione di misure possibili.

(14) Successivamente, si è provveduto a formulare opzioni strategiche che rappresentano alternative strategiche valide per raggiungere gli obiettivi proposti. La formulazione di opzioni strategiche era necessaria perché in termini di sicurezza l’affidabilità del sistema dipende dalla sicurezza di numerosi suoi elementi e perché occorre ricorrere a diverse procedure legislative (comitologia e codecisione). Le opzioni politiche possono essere brevemente caratterizzate come segue:

- l’opzione strategica 1 (OS1) è un pacchetto tecnico volto specificamente a migliorare l’attuale dispositivo tachigrafico;
- l’opzione strategica 2 (OS2) è anch’essa un pacchetto tecnico, che tuttavia amplierebbe considerevolmente le funzionalità del tachigrafo digitale, portando a un nuovo tipo di tachigrafo digitale;
- l’opzione strategica 3 (OS3) include misure non tecniche oltre a quelle contenute nella OS1;

¹² Cfr. in particolare le statistiche Eurostat e *EU Energy and Transport in Figures*.

¹³ Le infrazioni più gravi sono definite all’allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009: ‘2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità o utilizzo fraudolento di un dispositivo in grado di modificare i dati registrati dall’apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente. (...) 6. Guida con una carta del conducente che è stata falsificata o di cui il conducente non è il titolare o che è stata ottenuta sulla base di false dichiarazioni e/o di documenti falsificati.

¹⁴ Cap Gemini, Progetto EU sulle misure di riferimento e per la riduzione dei costi amministrativi, 2009.

¹⁵ Cfr. la nota 4.

- l'opzione strategica 4 (OS4) è una combinazione di misure tecniche e misure volte a migliorare il sistema (OS2 + OS3).

(15) La tabella 2 in appresso presenta una visione d'insieme delle misure programmatiche incluse in ciascuna opzione.

Tabella 2 – Contenuto dettagliato delle opzioni strategiche

	<i>Opzione strategica 1</i>	<i>Opzione strategica 2</i>	<i>Opzione strategica 3</i>	<i>Opzione strategica 4</i>
<i>Strumento/i giuridico/i</i>	Tabella di marcia per l'adeguamento delle specifiche tecniche	Tabella di marcia per l'adeguamento delle specifiche tecniche Modifica del regolamento n. 3821/85 per l'aggiunta di nuovi requisiti funzionali	Modifica del regolamento n. 3821/85 solo per l'aggiunta di nuove norme sull'impiego e sull'ispezione dei tachigrafi	Tabella di marcia per l'adeguamento delle specifiche tecniche Modifica del regolamento n. 3821/1986
<i>Contenuto delle opzioni politiche</i>	Tecnologia di cifratura Sigilli Interfaccia con gli utilizzatori	OS1 + Funzioni tachigrafiche (registrazione automatica e manuale) Comunicazione senza fili per i controlli sulla strada Interfaccia con altre applicazioni ITS	OS1 + Seminari Carta del conducente Sanzioni Formazione degli agenti addetti ai controlli Regole di utilizzazione	OS2 + OS3

5. ANALISI DEGLI EFFETTI

(16) La tabella 3 in appresso riassume la valutazione degli impatti economico, sociale e ambientale.

Tabella 3 - Tabella riassuntiva degli impatti

		<i>Impatto</i>		
	<i>Opzione strategica 1</i>	<i>Opzione strategica 2</i>	<i>Opzione strategica 3</i>	<i>Opzione politica 4</i>
<i>Rispetto della normativa in materia sociale</i>	Miglioramenti modesti e a effetto ritardato limitati alle frodi sul tachigrafo (1/4 di tutte le infrazioni alla normativa sociale)	Grande incertezza quanto all'entità dei risultati (compensazioni con implicazioni per il bilancio)	Grande incertezza quanto all'entità dei risultati (compensazioni con implicazioni per il bilancio)	Minore incertezza quanto ai risultati rispetto alle OS2 e OS3 (grosse compensazioni con implicazioni per il bilancio)
<i>Impatto economico</i>				
Funzionamento del mercato interno e concorrenza	Miglioramenti modesti e a effetto ritardato limitati alle frodi sul tachigrafo (1/4 di tutte le infrazioni alla normativa sociale)	Valutazione identica a quella relativa al rispetto della normativa sociale		
Competitività	Positivo per i fabbricanti di tachigrafi	Molto positivo per i fabbricanti di tachigrafi	Positivo per i fabbricanti di tachigrafi	Molto positivo per i fabbricanti di tachigrafi
Oneri amministrativi e PMI	Trascurabile	- 383,5 milioni di EUR	- 142 milioni di EUR	- 515,5 milioni di EUR
Impatto sui bilanci delle autorità pubbliche	Modestamente negativo a livello dell'Unione	Impatto della OS1 potenzialmente negativo (fino a 7,5 milioni di EUR) a livello nazionale, ma dipende dalle scelte degli Stati membri	Impatto della OS1 potenzialmente molto negativo (fino a 7,5 milioni di EUR) a livello nazionale, ma dipende dalle scelte degli Stati membri	Impatto della OS1 potenzialmente l'impatto più negativo a livello nazionale, ma dipende dalle scelte degli Stati membri (compensazioni con altri

	(compensazioni con altri impatti)	(compensazioni con altri impatti)	impatti)
Impatto sociale			
Condizioni di lavoro, salute e stile di vita dei conducenti	Positivo ma a effetto ritardato in conseguenza della maggiore facilità d'uso del dispositivo	Valutazione identica a quella relativa al rispetto della normativa sociale	Modesto effetto delle sanzioni positivo delle sanzioni Modesto effetto delle sanzioni positivo
Sicurezza stradale	Positivo ma a effetto ritardato grazie alla maggiore facilità di accesso durante la guida	Valutazione identica a quella relativa al rispetto della normativa sociale	
Criminalità e sicurezza	Impatto modesto		Impatto modestamente positivo grazie a multe più appropriate
Diritti fondamentali	Nessuna incidenza		Impatto leggermente negativo sulla libertà imprenditoriale
Impatto ambientale	Leggermente positivo		
Impatto su regioni specifiche	Maggior impatto di tutte le misure per le imprese di Stati membri con alti livelli salariali (EU-15) e proporzione elevata di lavoratori autonomi		
	Maggior impatto per gli Stati membri con un settore dei trasporti molto sviluppato o un'elevata proporzione di imprese di trasporto nell'economia (Germania, Polonia, Spagna, Paesi Bassi, Romania, Lituania, Repubblica ceca)		
Paesi terzi			Effetto più incisivo di sanzioni più appropriate negli Stati membri che attualmente applicano sanzioni meno severe
	Impatto a effetto ritardato ma analogo nei paesi AETR		

6. CONFRONTO TRA LE OPZIONI POLITICHE

- (17) Come illustrato dalla tabella 4, in appresso, si è rilevato che dal punto di vista dell'efficacia l'opzione OS4 è senza dubbio la più attrattiva perché offre il livello potenzialmente più elevato di raggiungimento dei due obiettivi specifici. Tuttavia, l'analisi di coerenza mostra che anche l'opzione OS4 presenta le maggiori compensazioni fra impatti economici e sociali positivi da un lato e, dall'altro lato, impatti sui bilanci delle autorità pubbliche. In termini di coerenza, l'opzione OS1 è la migliore. Da ultimo, l'opzione OS4 è anche la più costosa in termini di investimenti necessari, mentre l'opzione OS1 è la più economica e quella di più facile attuazione, poiché può essere adottata senza passare per la procedura legislativa consueta.

Tabella 4 - Raffronto tra le varie opzioni

	<i>Efficacia ponderata</i>	<i>Efficienza</i>	<i>Coerenza</i>
<i>OS0</i>	-	-	-
<i>OS1</i>	Piuttosto bassa	Senza costi	Alta
<i>OS2</i>	Media	7,5 milioni di EUR	Compensazioni
<i>OS3</i>	Media	39 milioni di EUR	Compensazioni
<i>OS4</i>	Alta	46,5 milioni di EUR	Maggiori compensazioni

- (18) Prendendo tutti questi aspetti in considerazione e in assenza di un'analisi costi-benefici completa, gli effetti positivi dell'opzione OS4 paiono compensare largamente i costi associati. Infatti, il potenziale di riduzione degli oneri amministrativi della sola opzione OS4 è pari a 515,5 milioni di euro, molto al di sopra del costo totale della piena attuazione di questa opzione. Ne consegue che l'analisi eseguita indica l'opzione OS4 come quella preferenziale.

7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

- (19) La Commissione monitorerà un insieme di indicatori, come illustra la tabella 5.

Tabella 5 – Indicatori di controllo

Obiettivi operativi	Monitoring
<i>Eliminare le “infrazioni più gravi” alle norme sul tachigrafo entro il 2020</i>	Il controllo si effettuerà mediante le informazioni che gli Stati membri devono comunicare alla Commissione ogni due anni a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006
Raddoppiare, entro il 2020, il tasso di rilevazione delle infrazioni alla normativa sociale per veicolo controllato su strada, rispetto al 2008	Il controllo si effettuerà mediante le informazioni che gli Stati membri devono comunicare alla Commissione ogni due anni a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006
<i>Ridurre gli oneri amministrativi connessi con l'utilizzazione del tachigrafo digitale del 20% entro il 2020 rispetto al 2010</i>	<i>L'impiego di aggiornamenti tecnici delle apparecchiature tachigrafiche sarà controllato mediante discussioni con le parti interessate e sulla base delle stime fornite dal gruppo Stoiber e dal Progetto UE sulle misure di riferimento e per la riduzione dei costi amministrativi</i>