



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 13.7.2012  
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

## **Roadworthiness Package**

Proposta di

### **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante  
abrogazione della direttiva 2009/40/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- Motivazione e obiettivi della proposta

L'obiettivo della proposta è di stabilire norme armonizzate aggiornate relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi allo scopo di migliorare la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente.

La proposta mira a contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di dimezzare il numero di morti a causa di incidenti stradali entro il 2020 come prevedono gli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale<sup>1</sup>. Essa intende anche contribuire alla riduzione delle emissioni del trasporto su strada dovute all'insufficiente manutenzione dei veicoli.

- Contesto generale

Prima di essere autorizzato all'immissione sul mercato un veicolo deve soddisfare tutti i pertinenti requisiti di omologazione individuale o di omologazione del tipo che garantiscono un livello ottimale di sicurezza e di rispetto delle norme ambientali. Gli Stati membri hanno l'obbligo di immatricolare per la prima volta qualsiasi veicolo che abbia ottenuto l'omologazione europea sulla base del "certificato di conformità" rilasciato dal costruttore del veicolo. Tale immatricolazione costituisce l'autorizzazione ufficiale all'utilizzo sulla rete stradale pubblica, nell'osservanza delle diverse date di introduzione di vari obblighi relativi ai veicoli.

Successivamente a detta omologazione, i veicoli su strada devono essere sottoposti a controlli tecnici periodici allo scopo di garantire che conservino le condizioni tecniche per circolare in modo sicuro senza costituire alcun pericolo per il conducente e gli altri utenti della strada. I veicoli vengono quindi controllati per verificare che soddisfino determinati requisiti, come quelli relativi alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente, nonché gli obblighi di ammodernamento. A causa del loro utilizzo regolare ed intensivo principalmente per fini commerciali, i veicoli utilizzati per il trasporto di merci con un carico superiore a 3,5 tonnellate e per il trasporto commerciale di più di 8 passeggeri, sono inoltre sottoposti a controlli tecnici ad hoc su strada tramite i quali ne viene verificata la conformità ai requisiti tecnici ed ambientali ovunque ed in qualsiasi momento sul territorio dell'UE.

Durante il suo ciclo di vita un veicolo può essere reimmatricolato in seguito ad un cambio di proprietà o ad un trasferimento permanente in un altro Stato membro. Occorre quindi introdurre analoghe disposizioni sulla procedura di immatricolazione dei veicoli per impedire l'utilizzo sulla rete stradale di veicoli che costituiscono un rischio immediato per la sicurezza. L'obiettivo dei controlli tecnici è di verificare il funzionamento dei componenti di sicurezza, le prestazioni ambientali e la conformità del veicolo alla sua omologazione.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 389 definitivo.

- Disposizioni vigenti nel settore della proposta

Il “pacchetto controllo tecnico” manterrà i requisiti esistenti stabiliti nell’attuale quadro normativo relativo al regime del controllo tecnico, che disciplina i controlli<sup>2</sup>, i controlli su strada<sup>3</sup> e le norme sull’immatricolazione dei veicoli<sup>4</sup>.

Rispetto alla vigente legislazione sui controlli tecnici, la proposta amplia il campo di applicazione del regime esistente a nuove categorie di veicoli, tra cui i motocicli, nonché la estende frequenza dei controlli sui veicoli più vecchi a quelli che hanno raggiunto un elevato chilometraggio. La proposta stabilisce inoltre nuovi requisiti su diversi aspetti relativi alla normalizzazione e alla qualità dei controlli, in particolare per quanto riguarda le attrezzature per i controlli, le competenze e la formazione del personale incaricato dei controlli nonché la supervisione del sistema di controllo tecnico.

- Coerenza con altri obiettivi e politiche dell’Unione

La proposta è coerente con l’obiettivo dell’UE di rendere le strade più sicure, indicato nel Libro Bianco sui trasporti<sup>5</sup> e mira ad attuare la strategia specifica relativa al miglioramento della sicurezza dei veicoli nell’ambito di cui agli Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale.

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti ambientali della proposta, gli obblighi previsti contribuiscono a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e di altri inquinanti atmosferici da parte degli autoveicoli, sulla base della Strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico<sup>6</sup> nonché della politica integrata per l’energia e il cambiamento climatico<sup>7</sup>, la cosiddetta “strategia 20-20-20” e contribuiscono a raggiungere gli obiettivi relativi alla qualità dell’aria stabiliti dalla direttiva 2008/58/CE<sup>8</sup>.

Infine, la proposta è coerente con le raccomandazioni relative al rilancio della politica del mercato unico prevista dalla relazione Monti del maggio 2010<sup>9</sup> nel settore della riduzione degli ostacoli amministrativi per la circolazione transfrontaliera dei veicoli usati.

## **2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI DELL’IMPATTO**

- Consultazione

---

<sup>2</sup> Direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12).

<sup>3</sup> Direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, modificata (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1).

<sup>4</sup> Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell’1.6.1999, pag. 57).

<sup>5</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>6</sup> COM(2010) 186 definitivo.

<sup>7</sup> COM(2008) 30 definitivo.

<sup>8</sup> Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa (GU L 152 dell’11.6.2008, pag. 1).

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_it.pdf)

## Metodi di consultazione

Nell'elaborare la proposta, la Commissione ha consultato le parti interessate in vari modi:

- con una consultazione generale su Internet, relativa a tutti gli aspetti della proposta;
- consultando esperti e parti interessati nell'ambito di seminari;
- svolgendo uno studio sulle future opzioni per l'applicazione dei controlli tecnici nell'Unione europea al fine di individuare possibili misure e per elaborare uno strumento di analisi costi-benefici relativo agli effetti dei controlli tecnici.

## Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Durante la consultazione via Internet, le parti interessate hanno sollevato diverse questioni. La valutazione d'impatto allegata alla presente proposta dà ampio conto delle principali questioni sollevate e indica il modo in cui sono state prese in considerazione.

Una consultazione pubblica è stata organizzata su internet dal 29 luglio 2010 al 24 settembre 2010. La Commissione ha ricevuto 9 653 risposte da cittadini, autorità di Stati membri, fornitori di attrezzature, centri di controllo, associazioni di officine meccaniche e costruttori di veicoli.

I risultati sono disponibili su [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/pti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Ricorso al parere di esperti

## Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha imposto la valutazione di opzioni politiche diverse e delle rispettive conseguenze a livello economico, sociale e ambientale.

## Metodologia applicata

Un consulente esterno (Europe Economics) ha effettuato uno studio sull'impatto delle diverse opzioni strategiche avvalendosi di numerose relazioni scientifiche e di valutazione, in particolare come fonti di modelli e dati per la monetizzazione dei costi e dei benefici delle diverse opzioni. Si è fatto ricorso in particolare ai seguenti studi:

- Relazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo sull'applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità – Periodi di dichiarazione 2005-2006 e 2007-2008<sup>10</sup>,
- AUTOFORE (2007),

---

<sup>10</sup> COM(2010) 754 definitivo.

- “MOT Scheme Evidence-base” del Ministero dei trasporti britannico (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 (Rapporto sulla sicurezza stradale)– Strategie di prevenzione degli incidenti sulle strade europee,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009 (Rapporto sulla sicurezza stradale dei mezzi pesanti),
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010 (Rapporto sulla sicurezza stradale dei motocicli),
- Relazioni TÜV 2009 / 2010.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Tutte le relazioni di ricerca completate e approvate sono o saranno rese disponibili sul sito internet della DG mobilità e trasporti.

- Valutazione d’impatto

Per quanto riguarda i principali aspetti della proposta, sono state prese in considerazione le seguenti opzioni:

- (a) L’approccio “status quo” costituisce il riferimento su cui valutare gli effetti delle altre opzioni strategiche. Nell’ambito di questa opzione, verrebbe mantenuto l’attuale quadro normativo dell’UE. Inoltre, non vi sarebbe alcun adeguamento a breve termine dell’allegato tecnico della direttiva 2009/40/CE che è stato recentemente modificato attraverso la procedura dei comitati con la direttiva 2010/48/UE<sup>11</sup>. Non cambierebbero quindi la portata e la frequenza dei controlli tecnici e non sarebbero adottate altre misure relative allo scambio di informazioni. Continuerebbe a mancare un quadro per lo scambio di dati.
- (b) L’approccio di tipo “soft law” consisterebbe nel migliorare sia l’attuazione che il monitoraggio dell’applicazione della legislazione vigente. Questa opzione non introdurrebbe nuove norme, ma comporterebbe nuovi e maggiori sforzi della Commissione per migliorare il livello dei controlli e della applicazione delle norme, nonché iniziative per incentivare lo scambio di dati.
- (c) L’”approccio normativo” si baserebbe su due componenti.
  - Al fine di conseguire l’obiettivo specifico di accrescere la sicurezza dei veicoli circolanti, il primo componente consiste nel rendere più severi gli standard minimi UE per i controlli tecnici periodici (PTI) e i controlli su strada senza preavviso (RSI) e definire standard obbligatori. Ciò è essenziale per evitare che disparità nel sistema possano ridurre l’efficacia dell’applicazione dei controlli tecnici nel suo complesso.

---

<sup>11</sup> GU L 173 dell’8.7.2010, pag. 47.

- Al fine di conseguire l’obiettivo specifico di rendere disponibili i dati necessari per effettuare i controlli tecnici e i relativi risultati, un secondo componente del regime complessivo includerebbe, in una seconda fase, l’eventuale istituzione di un sistema di scambio di dati armonizzato dell’UE che colleghi le banche dati esistenti e assicurati:

l’accesso di tutti i centri PTI ai dati a livello del certificato di conformità e dei dati sui sistemi di sicurezza elettronici (come ABS<sup>12</sup>, ESC<sup>13</sup>, airbag, ecc.);

lo scambio dei risultati dei controlli tra Stati membri, con l’accessibilità delle autorità più importanti al sistema;

la comunicazione dei risultati del controllo, in particolare le letture del contachilometri, da parte dei centri PTI alle autorità nazionali ed europee a fini di applicazione delle norme e statistici.

In diversi Stati membri numerosi centri privati di controllo autorizzati eseguono controlli tecnici. Al fine di assicurare un’impostazione coerente, nella legislazione dovrebbero essere specificate alcune procedure comuni come la durata minima del controllo e il tipo di informazioni da trasmettere.

La valutazione di impatto tuttavia ha mostrato i benefici della combinazione di un approccio “soft law” con un approccio normativo. Pertanto, le misure “soft law” precedentemente previste dalla valutazione di impatto sono state integrate nei testi legislativi.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

- Sintesi delle misure proposte

I centri di controllo devono poter accedere alle informazioni tecniche necessarie per effettuare i controlli inclusi quelli su componenti connessi alla sicurezza elettronica come l’ABS o l’ESC. I costruttori permettono l’accesso a queste informazioni come già avviene per le informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli.

La portata dei veicoli da sottoporre a controllo verrà estesa ai veicoli a motore a due o tre ruote, ai rimorchi leggeri fino a 3,5 tonnellate e ai trattori con velocità superiore a 40 km/h. Considerando aspetti come l’età del veicolo e il chilometraggio annuale verrà aumentata la frequenza del controllo dei veicoli più vecchi e i veicoli con alti chilometraggi saranno sottoposti a controlli annuali come già avviene per i taxi e le ambulanze. Una finestra temporale di quattro mesi entro la quale viene effettuato il controllo tecnico offre una flessibilità sufficiente a cittadini e operatori.

Le attrezzature da utilizzare per effettuare i controlli soddisfano alcuni requisiti minimi che permettono un’esecuzione efficiente dei metodi di controllo descritti. Le carenze individuate vengono valutate in base a regole armonizzate in funzione del rischio che costituiscono per la sicurezza stradale.

---

<sup>12</sup> Sistema frenante antibloccaggio (ABS)

<sup>13</sup> Controllo elettronico della stabilità (ESC)

Gli ispettori che eseguono i controlli tecnici devono rispondere a un determinato livello di conoscenze e competenze ed essere adeguatamente formati. Gli ispettori devono essere esenti da conflitti di interesse, in particolare per quanto riguarda legami di tipo economico, personale o familiare con il titolare dell'immatricolazione del veicolo. Le attività di controllo tecnico svolte da soggetti privati autorizzati sono soggette a supervisione.

I risultati dei controlli tecnici, tra cui le informazioni sul chilometraggio dei veicoli, vengono conservati in registri nazionali, facilitando così l'individuazione delle frodi relative al chilometraggio. La frode relativa al contachilometri dovrebbe inoltre essere considerata più sistematicamente un reato passibile di sanzione.

In diversi Stati membri numerosi centri di controllo privati autorizzati eseguono controlli tecnici. Per garantire l'efficacia dello scambio di informazioni fra gli Stati membri, occorre designare punti di contatto nazionali e precisare determinate procedure comuni almeno per quanto riguarda i termini da rispettare e la natura delle informazioni minime da trasmettere.

La Commissione è abilitata a modificare il regolamento al fine di tener conto, se del caso, degli sviluppi della normativa UE sulle omologazioni relative alle categorie dei veicoli e aggiornare gli allegati al progresso tecnico attraverso gli atti delegati includendo tra l'altro procedure di controllo alternative basate su moderni sistemi di post-trattamento dei gas di scarico per verificare la conformità nell'uso delle emissioni di NO<sub>x</sub> e di particolato che sono ancora in fase di sviluppo.

- Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione.

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i motivi indicati di seguito: a livello dell'Unione sono stati fissati requisiti tecnici relativi ai controlli tecnici ad un livello minimo e la loro applicazione da parte degli Stati membri ha portato ad un elevato grado di diversità per quanto riguarda i requisiti in tutta l'Unione con impatti negativi sia per la sicurezza stradale che per il mercato interno.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- Principio di proporzionalità

Come indicato nella valutazione d'impatto, la proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto non va oltre quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi connessi all'incremento della sicurezza stradale e della tutela dell'ambiente migliorando la qualità e rafforzando i controlli tecnici nonché creando il quadro appropriato per rendere possibile un flusso continuo di informazioni. Ciò comprende tra l'altro l'istituzione di standard minimi relativi alle conoscenze e alla formazione degli ispettori in quanto i veicoli attuali sono prodotti estremamente sofisticati dotati di complesse tecnologie. Ciò si applica anche ai requisiti minimi per le attrezzature che verranno utilizzate durante i controlli tecnici. Tutte

queste misure costituiscono i prerequisiti minimi per ottenere un incremento della qualità dei controlli.

- Scelta dello strumento

Strumento proposto: regolamento.

La scelta di un regolamento è considerata appropriata in quanto esso è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

#### **5. ELEMENTI FACOLTATIVI [SE NECESSARIO]**

- Abrogazione di disposizioni vigenti

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione della normativa vigente.

- Spazio economico europeo

L'atto proposto riguarda una materia di competenza dello Spazio economico europeo ed è quindi opportuno estenderlo a quest'ultimo.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante  
abrogazione della direttiva 2009/40/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,  
vista la proposta della Commissione europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>14</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>15</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”<sup>16</sup> la Commissione stabilisce un obiettivo “zero vittime”, con il quale l'Unione dovrebbe avvicinarsi al risultato di zero morti provocati dalla circolazione stradale entro il 2050. Per raggiungere questo obiettivo, si prevede che la tecnologia dei veicoli contribuisca in modo sostanziale al miglioramento dei risultati in termini di sicurezza del traffico stradale.
- (2) La Commissione, nella sua comunicazione “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”<sup>17</sup>, aveva proposto di dimezzare ulteriormente il numero complessivo di morti per incidenti stradali nell'Unione entro il 2020, iniziando dal 2010. Al fine di raggiungere questo obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici, tra cui iniziative dirette a realizzare veicoli più sicuri, una strategia per ridurre il numero di feriti e il

---

<sup>14</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>15</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>16</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>17</sup> COM(2010) 389 definitivo.

miglioramento della sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili, in particolare i motociclisti.

- (3) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio diretto ad assicurare che i veicoli siano tenuti in condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente accettabili durante il loro utilizzo. Questo regime dovrebbe prevedere controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e ispezioni tecniche su strada per i veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale nonché disposizioni relative ad una procedura di immatricolazione dei veicoli per impedire che dei veicoli che rappresentano un rischio immediato per la sicurezza stradale vengano utilizzati su strada.
- (4) Una serie di norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli è stata adottata nell'ambito dell'Unione. È tuttavia necessario garantire attraverso un regime di controlli tecnici periodici che, dopo essere stati immessi sul mercato, i veicoli continuino a rispettare gli standard di sicurezza previsti per tutto il loro ciclo di vita. Tale regime dovrebbe applicarsi a categorie di veicoli definite nella direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio<sup>18</sup>, la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli<sup>19</sup> e la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e abroga la direttiva 74/150/CEE<sup>20</sup>.
- (5) Esiste una chiara correlazione tra il livello di sicurezza stradale e il numero di carenze tecniche dei veicoli. Nel 2009, si sono registrati 35 000 morti sulle strade europee. Presumendo che le carenze tecniche contribuiscano alle morti nella stessa proporzione in cui sono causa di incidenti, più di 2 000 morti all'anno nell'Unione possono essere collegate a carenze tecniche di veicoli. Sulla base degli studi disponibili, tra 900 e 1 100 di queste morti potrebbero essere evitate se venissero introdotti adeguati miglioramenti al sistema di controlli tecnici.
- (6) Un'ampia frazione di emissioni totali di trasporto su strada, in particolare le emissioni CO<sub>2</sub> è dovuta ad una minoranza di veicoli con sistemi di controllo delle emissioni malfunzionanti. Si stima che il 5% della flotta di veicoli provochi il 25% di tutte le emissioni inquinanti. Pertanto, un regime periodico di controlli tecnici contribuirebbe a migliorare l'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni medie per veicolo.
- (7) I risultati di accurate indagini indicano che l'8% degli incidenti che coinvolgono motocicli sono provocati da o sono collegati a difetti tecnici. I motociclisti costituiscono il gruppo di utenti della strada che presenta il più alto rischio sotto il profilo della sicurezza, con una tendenza in aumento nel numero dei morti. I

---

<sup>18</sup> GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

<sup>19</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1

<sup>20</sup> GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1

motociclisti sono sovrarappresentati nel numero dei morti, con più di 1 400 uccisi sulle strade nel 2008. La portata dei veicoli da sottoporre a controlli quindi deve essere estesa al gruppo a più alto rischio degli utenti della strada, i veicoli a motore a due o tre ruote.

- (8) I veicoli agricoli con una velocità massima superiore a 40 km/h sono sempre più utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locali. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello di veicoli pesanti e quindi questa categoria di veicoli dovrebbe ricevere lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici.
- (9) Il valore dei veicoli di interesse storico consiste nel preservare il patrimonio del periodo storico in cui sono stati costruiti e si ritiene che essi vengano utilizzati solo raramente sulla rete stradale pubblica. Dovrebbe essere lasciato alla decisione degli Stati membri decidere in merito alla periodicità dei controlli tecnici per questo tipo di veicoli. Dovrebbe sempre spettare agli Stati membri regolamentare i controlli tecnici di altri tipi di veicoli specializzati.
- (10) I controlli tecnici spettano alle autorità pubbliche e dovrebbero essere quindi effettuati dagli Stati membri o da organismi incaricati sotto la loro supervisione. Gli Stati membri dovrebbero conservare la responsabilità dei controlli tecnici in ogni caso anche se il sistema nazionale consente di autorizzare soggetti privati, tra i quali quelli che normalmente effettuano riparazioni.
- (11) Ai fini dell'ispezione dei veicoli e in particolare per i loro componenti di sicurezza elettronici è di importanza cruciale poter accedere alle specifiche tecniche di ogni singolo veicolo. Pertanto i costruttori di veicoli dovrebbe non solo fornire la serie completa dei dati prevista dal certificato di conformità (CdC) ma anche permettere l'accesso ai dati necessari per la verifica del funzionamento dei componenti relativi alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente. Le disposizioni concernenti l'accesso alle informazioni a fini di riparazione e manutenzione dovrebbero essere applicate in modo analogo a questo fine, consentendo ai centri di controllo di accedere a quegli elementi di informazione che sono necessari per effettuare i controlli tecnici. Ciò è particolarmente importante nel campo dei sistemi a controllo elettronico e dovrebbe riguardare tutti gli elementi che sono stati installati dal costruttore.
- (12) Al fine di raggiungere un elevato livello qualitativo dei controlli tecnici in tutta l'Unione, è necessario specificare a livello di quest'ultima le attrezzature che devono essere utilizzate durante il controllo, nonché la loro manutenzione e taratura.
- (13) Gli ispettori, quando effettuano i controlli, dovrebbero agire in modo indipendente e dovrebbe essere evitato qualsiasi conflitto di interesse. Il risultato dei controlli tecnici non dovrebbe quindi essere collegato alla retribuzione o a un eventuale vantaggio economico o personale.
- (14) I risultati di un controllo non dovrebbero essere modificati per fini commerciali. Solo se i risultati del controllo tecnico effettuato da un ispettore sono manifestamente errati, l'organo di supervisione dovrebbe poterli modificare.
- (15) Gli standard elevati dei controlli tecnici richiedono un livello elevato di capacità e di competenze del personale che effettua i controlli. È necessario quindi introdurre un sistema di formazione che comporti una formazione iniziale e corsi periodici di

aggiornamento. Andrebbe definito un periodo transitorio per consentire il passaggio senza difficoltà del personale attuale addetto ai controlli ad un regime di formazione periodico.

- (16) Al fine di assicurare che l'elevata qualità dei controlli possa essere mantenuta nel tempo gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di garanzia della qualità che comprenda le procedure di autorizzazione, supervisione e revoca, sospensione o cancellazione dell'autorizzazione ad effettuare controlli tecnici.
- (17) La frequenza dei controlli dovrebbe essere adattata a seconda del tipo di veicolo e del chilometraggio. I veicoli tendono verosimilmente a presentare carenze tecniche quando raggiungono una certa età e, in particolare se soggetti ad un uso frequente, dopo un certo chilometraggio. È quindi opportuno innalzare la frequenza dei controlli per i veicoli più vecchi e per i veicoli con un elevato chilometraggio.
- (18) Per permettere una certa flessibilità ai proprietari dei veicoli e agli operatori, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di stabilire un periodo di alcune settimane durante il quale dovrebbe essere effettuato il controllo tecnico.
- (19) I controlli tecnici dovrebbero comprendere tutti gli aspetti specifici attinenti alla progettazione, alla costruzione e all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo. Nell'ambito di questi aspetti e considerando lo stato attuale della tecnologia dei veicoli, è necessario includere i moderni sistemi elettronici nell'elenco degli elementi da controllare. Allo scopo di armonizzare ulteriormente il controllo tecnico dei veicoli a motore è opportuno introdurre metodi di prova per ciascuno di tali elementi.
- (20) Al fine di facilitare l'armonizzazione e assicurare la coerenza delle norme, dovrebbe essere previsto un elenco non tassativo delle principali ragioni di bocciatura per tutti gli elementi oggetto del controllo. Per conseguire una coerenza nel giudizio sulle condizioni del veicolo oggetto del controllo, le carenze individuate andrebbero esaminate secondo un criterio comune.
- (21) Il titolare dell'immatricolazione di un veicolo sottoposto a controllo tecnico nel corso del quale vengono individuate delle carenze, in particolare quelle che rappresentano un rischio per la sicurezza stradale, dovrebbe correggere tali carenze senza ulteriori ritardi. Nel caso di carenze pericolose, l'immatricolazione del veicolo dovrebbe essere revocata fino a quando tali carenze non siano state pienamente corrette.
- (22) Al termine di ogni controllo dovrebbe essere rilasciato un certificato di conformità, che includa tra l'altro informazioni sull'identità del veicolo e informazioni sui risultati del controllo. Al fine di assicurare un appropriato seguito ai controlli tecnici, gli Stati membri dovrebbero raccogliere e conservare tali informazioni in una banca dati.
- (23) Si ritiene che le frodi sui contachilometri incidano tra il 5% e il 12% sulle vendite di automobili usate, comportando un costo elevato per la società pari a diversi miliardi di euro all'anno e una valutazione non corretta dello stato di conformità di un veicolo. Al fine di combattere la frode sui contachilometri, l'indicazione nel certificato di conformità dei chilometri percorsi assieme all'obbligo di presentare il certificato del controllo precedente faciliterebbe l'individuazione di manomissioni o

manipolazioni del contachilometri. La frode relativa al contachilometri dovrebbe inoltre essere considerata con maggiore sistematicità un reato passibile di sanzione.

- (24) In diversi Stati membri numerosi centri di controllo privati autorizzati eseguono controlli tecnici. Per garantire l'efficacia dello scambio di informazioni fra gli Stati membri, occorre designare punti di contatto nazionali e precisare determinate procedure comuni almeno per quanto riguarda i termini da rispettare e la natura delle informazioni minime da trasmettere.
- (25) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio, che segue i veicoli per tutto il loro ciclo di vita, dall'omologazione attraverso le immatricolazioni, le ispezioni fino alla demolizione. Lo sviluppo e l'interconnessione di banche dati elettroniche dei veicoli nazionali e dei costruttori in linea di principio dovrebbero contribuire a migliorare l'efficienza dell'intera catena amministrativa del veicolo e a ridurre i costi e gli oneri amministrativi. La Commissione dovrebbe quindi effettuare uno studio sulla fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica europea di informazioni sui veicoli a questo fine.
- (26) Allo scopo di integrare il presente regolamento con ulteriori dettagli tecnici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di tener conto, se opportuno, dell'evoluzione della legislazione dell'Unione in materia di omologazione in relazione alle categorie di veicoli, nonché della necessità di aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico. È particolarmente importante che durante i suoi lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. La Commissione, in fase di preparazione e redazione degli atti delegati, dovrebbe garantire la contemporanea, corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (27) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, occorre conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Dette competenze di esecuzione devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>21</sup>.
- (28) Gli impianti e le apparecchiature utilizzati nei centri di controllo tecnico dovrebbero rispondere ai requisiti istituiti per effettuare i suddetti controlli. Dato che questo comporta importanti investimenti e adattamenti che non possono essere effettuati immediatamente, dovrebbe essere concesso un periodo di cinque per conformarsi ai suddetti requisiti. Un analogo periodo di cinque anni dovrebbe essere accordato per permettere agli organismi di supervisione di rispettare tutti i criteri e requisiti relativi all'autorizzazione e alla supervisione dei centri di controllo.
- (29) Poiché lo scopo del presente regolamento, cioè l'istituzione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi all'effettuazione di controlli tecnici dei veicoli a motore all'interno dell'Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere meglio conseguito a livello dell'Unione,

---

<sup>21</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

quest'ultima può adottare misure, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In conformità al principio di proporzionalità enunciato in tale articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.

- (30) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (31) Il presente regolamento aggiorna i requisiti tecnici della direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi<sup>22</sup> e ne allarga il campo di applicazione al fine di includere in particolare l'istituzione di centri di controllo e dei loro organismi di supervisione nonché la designazione di ispettori incaricati di eseguire i controlli tecnici dei veicoli a motore. Pertanto quest'ultima direttiva deve essere abrogata. Inoltre il presente regolamento integra le norme contenute nella raccomandazione 2010/378/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici dei veicoli in conformità alla direttiva 2009/40/CE<sup>23</sup> al fine di regolamentare meglio i metodi di controllo tecnico dei veicoli a motore,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### **OGGETTO, DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE**

#### *Articolo 1*

##### **Oggetto**

Il presente regolamento istituisce un regime periodico di controlli tecnici dei veicoli a motore.

#### *Articolo 2*

##### **Campo di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie, con riferimento alla direttiva 2002/24/CE, alla direttiva 2007/46/CE e alla direttiva 2003/37/CE:
  - veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, sedile del conducente escluso, non è superiore a otto – veicoli di categoria M1,

---

<sup>22</sup> GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12.

<sup>23</sup> GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 74.

- veicoli a motore destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto – veicoli delle categorie M2 e M3,
  - veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose su strada, con una massa massima autorizzata non superiore a 3 500 kg – veicoli di categoria N1,
  - veicoli a motore destinati al trasporto di merci la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg – veicoli delle categorie N2 e N3,
  - rimorchi e semirimorchi la cui massa massima autorizzata non supera i 3 500 kg – veicoli delle categorie O1 e O2,
  - rimorchi e semirimorchi la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg – veicoli delle categorie O3 e O4,
  - veicoli a due o tre ruote – veicoli delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e,
  - trattori a ruote con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/ora – veicoli della categoria T5.
2. Il presente regolamento non si applica a:
- veicoli di interesse storico,
  - veicoli appartenenti alle forze armate, ai vigili del fuoco, alla protezione civile, ai servizi di emergenza o di soccorso,
  - veicoli utilizzati da imprese agricole, orticole, forestali o della pesca, con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/ora,
  - veicoli speciali per il trasporto di attrezzature per circhi e giostre con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/ora e che operano solo sul territorio di uno Stato membro.
3. Gli Stati membri possono introdurre requisiti nazionali relativi ai controlli tecnici per i veicoli di cui al paragrafo 2 immatricolati sul loro territorio.

### *Articolo 3* **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (1) “veicolo”, ogni veicolo a motore non su rotaia o il suo rimorchio;
- (2) “veicolo a motore”, ogni veicolo su ruote azionato da un motore che si muova con mezzi propri, con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- (3) “rimorchio”, ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;

- (4) “semirimorchio”, ogni rimorchio progettato per essere agganciato ad un veicolo a motore in modo che parte di esso poggi sul veicolo a motore e che una parte importante della sua massa e la massa del suo carico sia trasportata dal veicolo a motore;
- (5) “veicoli a due o tre ruote”, ogni veicolo a motore su due ruote con o senza sidecar, tricicli e quadricicli;
- (6) “veicolo immatricolato in uno Stato membro”, ogni veicolo immatricolato o entrato in servizio in uno Stato membro;
- (7) “veicolo di interesse storico”, ogni veicolo che risponda alle seguenti condizioni:
  - sia stato costruito almeno 30 anni fa,
  - la sua manutenzione sia stata effettuata utilizzando pezzi di ricambio che riproducono i componenti originali del veicolo;
  - non abbia subito modifiche nelle caratteristiche tecniche delle sue componenti principali come motore, freni, sterzo o sospensioni e
  - non sia stato modificato nel suo aspetto esterno;
- (8) “titolare di un certificato di immatricolazione”, la persona al cui nome il veicolo è immatricolato;
- (9) “controllo tecnico”, una verifica che le parti e i componenti di un veicolo siano conformi alle caratteristiche ambientali e di sicurezza in vigore al momento dell’omologazione, della prima immatricolazione o dell’entrata in servizio, nonché al momento dell’ammodernamento;
- (10) “omologazione”, ogni categoria di omologazione di cui alla direttiva 2007/46/CE;
- (11) “carenze”, i difetti tecnici e altri tipi di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico;
- (12) “certificato di conformità”, certificato rilasciato dall’autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo e dell’esame complessivo del veicolo;
- (13) “ispettore”, persona autorizzata da uno Stato membro ad effettuare il controllo tecnico in un centro di controllo o per conto di un’autorità competente;
- (14) “autorità competente”, un’autorità o organismo pubblico responsabile della gestione del sistema nazionale di controllo tecnico, tra cui, se del caso, l’esecuzione dei controlli tecnici;
- (15) “centro di controllo”, organismi o soggetti pubblici o privati, inclusi quelli che effettuano riparazioni di autoveicoli, autorizzati da uno Stato membro ad eseguire controlli tecnici;
- (16) “organismo di supervisione”, organo istituito da uno Stato membro, responsabile per quanto riguarda l’autorizzazione e la supervisione dei centri di controllo.

## CAPO II

### OBBLIGHI GENERALI

#### *Articolo 4*

#### **Responsabilità**

1. I veicoli a motore e i loro rimorchi sono sottoposti a controllo periodico a norma del presente regolamento nello Stato membro nel quale sono immatricolati.
2. Il controllo tecnico viene effettuato esclusivamente dall'autorità competente di uno Stato membro o da centri di controllo autorizzati dagli Stati membri.
3. I costruttori dei veicoli forniscono ai centri di controllo o, se del caso, all'autorità competente, le informazioni tecniche necessarie ai fini dei controlli tecnici, come indicato all'allegato I. La Commissione adotta norme dettagliate relative alle procedure per accedere alle informazioni tecniche indicate all'allegato I in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.
4. Al titolare del certificato di immatricolazione incombe l'obbligo di tenere sempre il veicolo in condizioni di sicurezza e conformità.

## CAPO III

### REQUISITI RELATIVI AI CONTROLLI TECNICI

#### *Articolo 5*

#### **Data e frequenza dei controlli**

1. I veicoli sono soggetti ad un controllo tecnico trascorso alla data anniversario della prima immatricolazione, almeno entro i seguenti intervalli:
  - veicoli delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e: quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta, successivamente due anni dopo e in seguito ogni anno;
  - veicoli delle categorie M1, N1 e O2: quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta, successivamente due anni dopo e in seguito ogni anno;
  - veicoli di categoria M1 immatricolati come taxi o ambulanze, veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, T5, O3 e O4: un anno dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni anno.
2. Nel caso in cui un veicolo di categoria M1 o N1 raggiunga una percorrenza di 160 000 km al primo controllo tecnico effettuato dopo la prima immatricolazione, verrà sottoposto successivamente a un controllo tecnico a periodicità annuale.

3. Il titolare del certificato di immatricolazione può chiedere al centro di controllo, o alla autorità competente se del caso, di effettuare il controllo tecnico durante il periodo intercorrente tra l'inizio del mese che precede quello della data anniversaria di cui al paragrafo 1 e la fine del secondo mese successivo a tale data, senza ripercussioni sulla data prevista per il prossimo controllo tecnico.
4. Indipendentemente dalla data in cui è stato effettuato l'ultimo controllo tecnico, l'autorità competente può chiedere che un veicolo sia sottoposto a un controllo tecnico o ad un ulteriore controllo prima della data di cui ai paragrafi 1 e 2, nei seguenti casi:
  - dopo un incidente che abbia provocato gravi danni ai principali componenti ai fini della sicurezza come ruote, sospensioni, zone di deformazione, sterzo o freni,
  - quando i sistemi e componenti ambientali e di sicurezza del veicolo siano stati alterati o modificati,
  - in caso di cambio del titolare del certificato di immatricolazione di un veicolo.

#### *Articolo 6*

#### **Oggetto e metodi del controllo**

1. Il controllo tecnico deve riguardare le aree di cui all'allegato II, punto 2.
2. Per ogni area di cui al paragrafo 1, le autorità competenti dello Stato membro o il centro di controllo effettuano un controllo tecnico che riguardi almeno gli elementi e utilizzi il metodo applicabile al controllo di questi elementi, come indicato nell'allegato II, punto 3.

#### *Articolo 7*

#### **Valutazione delle carenze**

1. Per ogni elemento che deve essere controllato, l'allegato III fornisce un elenco minimo di possibili carenze e il loro livello di gravità.
2. All'atto di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore attribuisce ad ogni carenza individuata un livello di gravità classificandola in uno dei seguenti gruppi:
  - carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo e altri casi lievi di non conformità,
  - carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi più gravi di non conformità,
  - carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale e tali da comportare in ogni caso il divieto di utilizzo su strada del veicolo.

3. Un veicolo che presenti carenze che ricadono in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 viene classificato nel gruppo corrispondente alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze dello stesso gruppo viene classificato nel gruppo di gravità successivo se l'effetto combinato di tali carenze comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

#### *Articolo 8*

#### **Certificato di conformità**

1. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente che ha effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascia a quest'ultimo un certificato di conformità che contiene almeno gli elementi di cui all'allegato IV.
2. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente, fornisce alla persona che ha presentato il veicolo al controllo tecnico il certificato di conformità o, in caso di certificato di conformità elettronico, una copia cartacea debitamente certificata di tale certificato.
3. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e non oltre tre anni dopo, i centri di controllo comunicano per via elettronica, all'autorità competente di uno Stato membro le informazioni contenute nei certificati di conformità da essi rilasciati. Tale comunicazione avviene entro un termine ragionevole dopo il rilascio dei suddetti certificati di conformità. Fino a tale data, i centri di controllo possono comunicare queste informazioni all'autorità competente con qualsiasi altro mezzo. L'autorità competente conserva queste informazioni per un periodo di 36 mesi dalla data di ricezione.
4. Ai fini del controllo del contachilometri e quando tale informazione non è stata comunicata per via elettronica dopo il precedente controllo tecnico, l'ispettore chiede alla persona che presenta il veicolo al controllo di mostrare il certificato rilasciato dopo il precedente controllo tecnico.
5. I risultati del controllo tecnico vengono comunicati all'autorità di immatricolazione del veicolo. Tale comunicazione contiene le informazioni presenti nel certificato di conformità.

#### *Articolo 9*

#### **Monitoraggio delle carenze**

1. In caso di carenze lievi, il titolare del certificato di immatricolazione provvede a correggerle immediatamente. Può anche non essere previsto l'obbligo di ripresentare il veicolo al controllo tecnico.
2. In caso di carenze gravi, l'autorità competente decide a quali condizioni il veicolo può essere utilizzato prima di essere sottoposto ad un altro controllo tecnico. Quest'ultimo avviene entro sei settimane dal controllo iniziale.
3. In caso di carenze pericolose, il veicolo non viene utilizzato su strade accessibili al pubblico e la sua immatricolazione viene revocata a norma dell'articolo 3 *bis* della direttiva XXX del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la

direttiva 1999/37/CE<sup>24</sup> relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, fino a quando le carenze non siano state corrette e venga rilasciato un nuovo certificato di conformità che attesti la conformità del veicolo.

#### *Articolo 10*

### **Attestato che il controllo è stato superato**

Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato sul suo territorio rilascia un documento che attesta che il veicolo ha superato il controllo tecnico. L'attestato indica la data del prossimo controllo tecnico.

Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato in conformità al paragrafo 1.

## **CAPO IV**

### **DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE**

#### *Articolo 11*

### **Impianti ed apparecchiature di controllo**

1. Gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici sono conformi ai requisiti tecnici minimi stabiliti all'allegato V.
2. I centri di controllo o, se del caso, l'autorità competente, provvedono a mantenere gli impianti e le apparecchiature conformi alle specifiche fornite dal costruttore.
3. Le apparecchiature utilizzate per le misurazioni vengono periodicamente tarate in conformità alle specifiche fornite dal costruttore.

#### *Articolo 12*

### **Ispettori**

1. I controlli tecnici vengono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione stabiliti nell'allegato VI.
2. Gli Stati membri rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione. Tale certificato comprende almeno le informazioni menzionate all'allegato VI, punto 3.
3. Gli ispettori impiegati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo alla data di applicazione del presente regolamento sono esentati dai

---

<sup>24</sup> GU L [...] del [...], pag.

requisiti stabiliti all'allegato VI, punto 1. Gli Stati membri rilasciano un certificato di equipollenza ai suddetti ispettori.

4. Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in particolare per quanto riguarda legami di tipo economico, personale o familiare con il titolare del certificato di immatricolazione del veicolo sottoposto al controllo.
5. Il centro di controllo informa la persona che presenta il veicolo al controllo in merito alle necessarie riparazioni da effettuare e non altera i risultati del controllo per fini commerciali.
6. I risultati del controllo tecnico effettuato da un ispettore possono essere modificati solo dall'organo di supervisione qualora accerti che gli esiti del controllo sono manifestamente errati.

#### *Articolo 13*

### **Autorizzazione e supervisione dei centri di controllo**

1. Un organismo di supervisione svolge almeno i compiti previsti all'allegato VII, punto 1, e soddisfa i requisiti stabiliti ai punti 2 e 3 dello stesso allegato.

Gli Stati membri rendono pubbliche le norme e procedure concernenti l'organizzazione, i compiti e i requisiti applicabili al personale degli organismi di supervisione.

Gli organismi di supervisione sono indipendenti dai centri di controllo e dai costruttori di veicoli.

2. I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente sono esentati dai requisiti in materia di autorizzazione e supervisione.

## **CAPO V**

### **COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI**

#### *Articolo 14*

### **Cooperazione amministrativa fra Stati membri**

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri e la Commissione per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e le coordinate relativi al loro punto di contatto nazionale non oltre *[un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento]* e le comunicano immediatamente eventuali cambiamenti. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

### *Articolo 15*

## **Piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli**

La Commissione intende esaminare la fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli al fine dello scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo, l'immatricolazione e l'omologazione dei veicoli, i centri di controllo e i costruttori dei veicoli.

Sulla base del suddetto esame essa intende proporre e valutare diverse alternative, tra le quali la possibilità di eliminare il requisito relativo all'attestato che il controllo è stato superato di cui all'articolo 10. Entro due anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sui risultati dell'esame, unendo, se del caso, una proposta legislativa.

## **CAPO VI**

### **DISPOSIZIONI SUI POTERI DI ESECUZIONE E DELEGATI**

#### *Articolo 16*

#### **Comitato per il controllo tecnico**

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Qualora si faccia riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza risultati qualora, entro il termine per la presentazione del parere, lo decida il presidente o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato.

#### *Articolo 17*

#### **Atti delegati**

È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 19 al fine di:

- aggiornare l'articolo 2, paragrafo 1, e l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, come appropriato, al fine di tener conto delle modifiche apportate alle categorie dei veicoli derivanti da emendamenti alla legislazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1,
- aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico o al fine di tener conto delle modifiche della legislazione dell'Unione o internazionale.

## Articolo 18

### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 17 è conferita per un periodo indeterminato a decorrere da *[la data di entrata in vigore del presente regolamento]*.
3. La delega di potere di cui all'articolo 17 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 17 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## CAPO VII

### **DISPOSIZIONI FINALI**

## Articolo 19

### **Sanzioni**

1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano i provvedimenti necessari per assicurarne l'esecuzione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
2. Ogni Stato membro adotta i provvedimenti necessari per assicurare che la manipolazione o la manomissione di un contachilometri sia considerata un reato e sia perseguibile mediante sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
3. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro *[un anno dalla data di applicazione del presente regolamento]* e notificano immediatamente qualsiasi successiva modifica ad esse apportata.

*Articolo 20*

**Disposizioni transitorie**

1. Gli impianti e le apparecchiature di cui all'articolo 11 che non sono conformi ai requisiti minimi stabiliti all'allegato V *al [la data di applicazione del presente regolamento]* possono essere utilizzati per eseguire controlli tecnici per un periodo non superiore a cinque anni successivo a tale data.
2. Gli Stati membri applicano i requisiti stabiliti all'allegato VII al più tardi a partire dal quinto anno successivo alla data di applicazione del presente regolamento.

*Articolo 21*

**Abrogazione**

La direttiva 2009/40/CE e la raccomandazione della Commissione 2010/378/UE sono abrogate con effetto da *[la data di applicazione del presente regolamento]*.

*Articolo 22*

**Entrata in vigore e applicazione**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere da *[12 mesi dopo la sua entrata in vigore]*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*