



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 14 dicembre 2012 (18.12)
(OR. en)**

17720/12

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 464
CODEC 3038**

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al: CONSIGLIO

n. doc. prec.: 17242/12 TRANS 447 CODEC 2912

n. prop. Comm.: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

Oggetto: 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
- *Orientamento generale*

I. Introduzione

1. La proposta di regolamento relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE fa parte del "pacchetto controllo tecnico", unitamente al regolamento relativo ai controlli tecnici su strada e alla direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli. Tale pacchetto è stato presentato al Consiglio il 13 luglio 2012.

2. L'obiettivo della proposta è 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. Essa intende inoltre contribuire alla riduzione delle emissioni del trasporto su strada dovute all'insufficiente manutenzione dei veicoli.

II. Lavori a livello di Consiglio

3. Il 7 e 14 settembre 2012 il Gruppo "Trasporti terrestri" ha esaminato la valutazione d'impatto che accompagna il "pacchetto controllo tecnico". L'esame della proposta sui controlli tecnici periodici è iniziato il 21 settembre e si è concluso il 7 dicembre. Nel frattempo sono state programmate varie riunioni tecniche per esaminare gli allegati della precitata proposta.
4. Nella sessione del 29 ottobre, il Consiglio TTE ha esaminato due quesiti presentati dalla presidenza al fine di compiere ulteriori progressi sul fascicolo in questione (doc. 15093/12).
5. Il 12 dicembre 2012 il Coreper ha esaminato il progetto di orientamento generale. La presidenza ha preso nota delle osservazioni delle delegazioni con l'obiettivo di proporre un testo di compromesso da sottoporre all'esame del Consiglio TTE. Durante la precitata riunione del Coreper sono state risolte varie questioni in sospeso. Tuttavia, alcune questioni devono essere ancora discusse, dal momento che talune delegazioni mantengono riserve sul testo. Le modifiche di cui all'allegato della presente relazione rispetto alla relazione presentata al Coreper sono indicate in **grassetto** e con [...].

RISERVE RESIDUE

a) Forma giuridica dell'atto (nota 1)

6. In seguito al dibattito orientativo svoltosi in occasione del Consiglio TTE di ottobre e durante il quale un'ampia maggioranza di Stati membri ha espresso una preferenza per una direttiva, la forma giuridica della proposta è stata modificata e le pertinenti disposizioni sono state adattate di conseguenza. Due Stati membri sono favorevoli alla forma giuridica proposta dalla Commissione (regolamento).

b) Campo di applicazione (articolo 2 - note da 4 a 6, 16 e 18)

7. Su richiesta di un'ampia maggioranza di delegazioni, i veicoli delle categorie O2 e L sono stati esclusi dal campo di applicazione della proposta di compromesso della presidenza. Due Stati membri sono contrari all'esclusione dei veicoli della categoria O2 dal campo di applicazione della direttiva. Uno Stato membro desidera che anche i veicoli della categoria L siano mantenuti nel campo di applicazione della direttiva.

c) Controllo di veicoli immatricolati in un altro Stato membro (articolo 4 - nota 11)

8. Uno Stato membro desidera aggiungere un paragrafo all'articolo 4 per consentire agli Stati membri di effettuare controlli tecnici e rilasciare certificati per veicoli immatricolati in un altro Stato membro. La validità di tali certificati dovrebbe essere limitata al territorio dello Stato membro che li rilascia. Lo stesso Stato membro vorrebbe aggiungere un altro paragrafo volto a precisare che un certificato rilasciato alle predette condizioni dovrebbe essere valido per 30 giorni al fine di consentire di riportare il veicolo nello Stato membro d'immatricolazione.

d) Frequenza dei controlli (articolo 5 - nota 17)

9. La presidenza propone di fissare la frequenza dei controlli dei veicoli della categoria N1 a quattro anni dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni due anni. In linea generale, gli Stati membri sono favorevoli a tale proposta. Tuttavia, quattro Stati membri preferirebbero sottoporre tali veicoli a controllo un anno dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni anno.

e) Manipolazione del contachilometri (articolo 19 - note 27 e 28)

10. Uno Stato membro desidera che il testo di cui alla nota 28 sia mantenuto nel dispositivo della direttiva anziché inserito in un considerando. Molti Stati membri potrebbero essere flessibili su questo punto e accettare l'inclusione del testo in questione nell'articolo 19, paragrafo 2. Tre Stati membri hanno indicato di non poter accettare l'inclusione del testo proposto nel dispositivo della direttiva.

11. CZ/DK/UK hanno formulato riserve di esame parlamentare. La Commissione ha formulato una riserva generale sul testo. Altre riserve sono indicate nelle note a piè di pagina figuranti nell'allegato della presente relazione.

III. Conclusione

12. Si invita il Consiglio ad esaminare il testo figurante nell'allegato della presente relazione, a risolvere alcune delle questioni sollevate dalle delegazioni e ad adottare un orientamento generale nella sessione del 20 dicembre 2012.

CAPO I
OGGETTO, DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva¹ stabilisce requisiti minimi per un regime periodico di controlli tecnici dei veicoli a motore utilizzati sulle strade pubbliche.

Articolo 2²

Campo di applicazione³

1. La presente direttiva si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie, con riferimento alla direttiva 2007/46/CE e alla direttiva 2003/37/CE⁴:
 - veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli e aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente – veicoli della categoria M1,
 - veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli e aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente, è superiore a otto – veicoli delle categorie M2 e M3,

¹ BG/IT: preferiscono un regolamento invece di una direttiva. Commissione: riserva sulla modifica della forma giuridica.

² Commissione: riserva sulla soppressione di qualsiasi categoria.

³ Il seguente testo sarà inserito come considerando: "I controlli da effettuare durante il ciclo di vita del veicolo dovrebbero essere relativamente semplici, rapidi e poco costosi."

⁴ IT è contraria alla soppressione del riferimento alla direttiva 2002/24/CE in quanto desidera che i veicoli della categoria L siano inclusi nel campo di applicazione della direttiva.

- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto su strada di merci e aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate – veicoli della categoria N1,
- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto su strada di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – veicoli delle categorie N2 e N3,
- [...] ⁵
- rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci e persone, nonché per l'alloggiamento di persone, con massa massima superiore a 3,5 tonnellate – veicoli delle categorie O3 e O4,
- [...] ⁶
- trattori a ruote della categoria T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

2. Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione della presente direttiva i seguenti veicoli immatricolati nel loro territorio:

- veicoli utilizzati in condizioni eccezionali e veicoli che non sono mai, o quasi mai, utilizzati sulle strade pubbliche, quali veicoli di interesse storico o veicoli da competizione,
- veicoli utilizzati dalle forze armate, dalle forze responsabili dell'ordine pubblico, dai vigili del fuoco, dalla protezione civile, dai servizi di emergenza o di soccorso,

⁵ IT/RO/Commissione: contrarie alla soppressione dei veicoli della categoria O2.

⁶ IT/Commissione: contrarie alla soppressione dei veicoli della categoria L.

- veicoli che godono di immunità diplomatica,
 - veicoli utilizzati a fini agricoli, orticoli, forestali, di allevamento o di pesca che operano solo nel territorio dello Stato membro,
 - veicoli speciali per il trasporto di attrezzature per circhi e giostre con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h e che operano solo nel territorio dello Stato membro,
 - veicoli utilizzati esclusivamente nelle piccole isole o nelle zone scarsamente popolate⁷.
3. Gli Stati membri possono introdurre requisiti nazionali relativi ai controlli tecnici per i veicoli immatricolati nel loro territorio che non rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva o i veicoli di cui al paragrafo 2.

Articolo 3

Definizioni

Unicamente ai fini della presente direttiva 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;

⁷ Il seguente testo sarà inserito come **considerando**: "I veicoli utilizzati esclusivamente in territori remoti degli Stati membri, in particolare nelle piccole isole con meno di 5000 abitanti o nelle zone scarsamente popolate con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato, sono utilizzati a condizioni che possono richiedere un regime di controlli tecnici specifico. Sarebbe pertanto opportuno concedere agli Stati membri la facoltà di esentare tali veicoli dall'applicazione della presente direttiva."

- 3) “rimorchio”, ogni veicolo su ruote non semovente progettato e costruito 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) [...]
- 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 considerato storico dallo Stato membro d'immatricolazione o da uno dei suoi organismi di autorizzazione designati e che risponda alle seguenti condizioni:
 - sia stato costruito o immatricolato per la prima volta almeno trent'anni fa,
 - il suo tipo specifico non sia più in produzione,
 - sia nello stato originario e non abbia subito modifiche sostanziali nelle caratteristiche tecniche delle sue componenti principali come motore, freni, sterzo, sospensioni o carrozzeria;
- 8) “titolare di un certificato di immatricolazione”, la persona giuridica o fisica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- 9) “controllo tecnico”, un'ispezione intesa ad assicurare che un veicolo si possa utilizzare in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste;

- 10) "omologazione", la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche di cui alla direttiva 2003/37/CE e 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", verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- 13) "ispettore", persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente ad effettuare i controlli tecnici in un centro di controllo o, ove opportuno, per conto di un'autorità competente;
- 14) "autorità competente", un'autorità o organismo pubblico incaricato dallo Stato membro e responsabile della gestione del sistema di controllo tecnico, tra cui, se del caso, l'esecuzione dei controlli tecnici;
- 15) "centro di controllo", organismi o soggetti pubblici o privati⁸ autorizzati da uno Stato membro ad effettuare controlli tecnici;
- 16) "organismo di supervisione", uno o più organismi istituiti da uno Stato membro, responsabili della supervisione dei centri di controllo. L'organismo o gli organismi di supervisione possono far parte dell'autorità o delle autorità competenti;
- 16 bis) "piccola isola", un'isola con meno 5000 abitanti e non collegata ad altre parti del territorio da ponti stradali o gallerie stradali;⁹

⁸ Verrà inserito un considerando per trattare la questione del punto di contatto nazionale.

⁹ Il concetto di "piccole isole" deriva dagli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 (GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13).

- 16 bis bis) "zona scarsamente popolata", una zona prestabilita con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato;¹⁰
- 16 bis bis bis) "strada pubblica", una strada di pubblica utilità, come le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade.

¹⁰ Il concetto di "zone scarsamente popolate" deriva dall'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 relativo ai periodi di guida e di riposo.

CAPO II

OBBLIGHI GENERALI

Articolo 4

Responsabilità

1. Gli Stati membri provvedono affinché i veicoli siano sottoposti a controllo periodico a norma della presente direttiva effettuato da centri di controllo autorizzati dagli Stati membri nei quali tali veicoli sono immatricolati.

11

2. Il controllo tecnico è effettuato dallo Stato membro o da un organismo a vocazione pubblica incaricato di tale compito dallo Stato oppure da organismi o soggetti designati dallo Stato e sottoposti alla sua supervisione, compresi soggetti privati autorizzati.¹²

¹¹ RO desidera inserire i seguenti paragrafi:

"1 bis. Gli Stati membri possono effettuare controlli tecnici e rilasciare certificati di conformità per veicoli immatricolati in altri Stati membri, con una validità limitata al territorio dello Stato membro di rilascio. Se, sulla base di accordi bilaterali, i certificati di conformità sono rilasciati per conto dello Stato membro di immatricolazione, si considera che abbiano lo stesso valore giuridico dei certificati rilasciati da quest'ultimo.

1 ter. In deroga alle disposizioni del paragrafo precedente, gli Stati membri possono effettuare controlli tecnici e rilasciare certificati di conformità per veicoli immatricolati in altri Stati membri, con una validità limitata di 30 giorni, al fine di consentire di riportare il veicolo nello Stato membro di immatricolazione."

¹² Sarà inserito il considerando (10 bis) seguente: "Quando autorizzano centri di controllo nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero tenere conto del fatto che la direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno esclude dal proprio campo di applicazione servizi d'interesse generale nel settore dei trasporti."

3. Con riferimento ai principi relativi all'accesso alle informazioni stabiliti dai regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009, la Commissione adotta, prima della data di applicazione della presente direttiva, le informazioni tecniche necessarie ai fini dei controlli tecnici, conformemente all'allegato II, punto 3, che i costruttori devono rendere disponibili a un prezzo ragionevole¹³ e norme dettagliate relative alle procedure per accedere alle informazioni tecniche pertinenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.
4. [...] ¹⁴

¹³ AT: riserva d'esame.

¹⁴ Il seguente testo sarà inserito come considerando: "Al titolare del certificato di immatricolazione e, ove applicabile, all'operatore del veicolo dovrebbe incombere l'obbligo di tenere il veicolo in condizioni di conformità."

CAPO III

REQUISITI RELATIVI AI CONTROLLI TECNICI

Articolo 5¹⁵

Data e frequenza dei controlli

1. I veicoli sono soggetti ad un controllo tecnico almeno entro i seguenti intervalli:
 - a) [...] ¹⁶
 - b) veicoli delle categorie M1 e N1 ¹⁷ ¹⁸: quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni;
 - c) veicoli della categoria M1 utilizzati come taxi o ambulanze, veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4: un anno dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni anno;
 - d) veicoli della categoria T5 utilizzati principalmente su strade pubbliche: quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni.
2. [...]
3. Lo Stato membro o l'autorità competente può fissare il periodo durante il quale deve essere effettuato il controllo tecnico conformemente agli intervalli di cui al paragrafo 1.

¹⁵ Commissione: riserva su qualsiasi modifica della frequenza dei controlli.

¹⁶ IT/Commissione: contrarie alla soppressione dei veicoli della categoria L.

¹⁷ AT/BE/LV/RO: includere la categoria N1 nella lettera c).

¹⁸ IT/RO/Commissione: contrarie alla soppressione dei veicoli della categoria O2.

4. Indipendentemente dalla data in cui è stato effettuato l'ultimo controllo tecnico, lo Stato membro o l'autorità competente può chiedere che un veicolo sia sottoposto a un controllo tecnico prima della data di cui ai paragrafi 1 e 2, nei seguenti casi:
- dopo un incidente che pregiudichi i principali componenti rilevanti ai fini della sicurezza come ruote, sospensioni, zone di deformazione, sistemi airbag, sterzo o freni,
 - quando i sistemi e le componenti ambientali e di sicurezza del veicolo siano stati alterati o modificati,
 - quando è cambiato il titolare del certificato di immatricolazione di un veicolo,
 - quando un veicolo della categoria M1 o N1 presenta un chilometraggio superiore ai 160 000 km,
 - qualora la sicurezza stradale sia gravemente compromessa.

Articolo 6

Oggetto e metodi del controllo

1. Gli Stati membri provvedono affinché i controlli tecnici riguardino almeno 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 raccomandato applicabile al controllo di questi elementi, come indicato nell'allegato II, punto 3. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle rispettive parti e componenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza prescritte in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento dell'ammodernamento.

Articolo 7

Valutazione delle carenze

1. Per ogni elemento che deve essere controllato, l'allegato II fornisce un elenco minimo di possibili carenze e il loro livello di gravità.
2. Le carenze individuate nel corso dei controlli periodici dei veicoli sono classificate in uno dei seguenti gruppi:
 - carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità,
 - carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente 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 o hanno ripercussioni sull'ambiente e che giustificano l'eventuale divieto di utilizzo del veicolo sulle strade pubbliche da parte di uno Stato membro o delle sue autorità competenti.
3. Un veicolo che presenti carenze che ricadono in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo corrispondente alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative agli stessi elementi oggetto dell'ispezione, definiti nel punto "ambito del controllo" dell'allegato II, può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità successivo se è possibile dimostrare che l'effetto combinato di tali carenze comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

Certificato di conformità

1. Gli Stati membri provvedono affinché i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti che hanno effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascino a quest'ultimo un certificato di conformità che contiene almeno gli elementi di cui all'allegato IV.
 2. Gli Stati membri provvedono affinché i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti rendano disponibili alla persona che ha presentato il veicolo al controllo il certificato di conformità o, in caso di certificato di conformità elettronico, una copia cartacea debitamente certificata di tale certificato.
- 2 bis. Fatto salvo l'articolo 5, in caso di reimmatricolazione di un veicolo originario di un altro Stato membro, lo Stato membro riconosce un certificato di conformità rilasciato da qualunque altro Stato membro, come se avesse esso stesso rilasciato il certificato di conformità, a condizione che il certificato sia valido rispetto alla frequenza dei controlli dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione¹⁹. In casi di dubbio, gli Stati membri possono verificare il certificato di conformità prima di riconoscerlo.
- Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una descrizione del certificato di conformità prima della data di applicazione della presente direttiva. La Commissione informa immediatamente il comitato di cui all'articolo 16.

¹⁹ Il seguente testo sarà inserito come considerando: "La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di sottoporre un veicolo a identificazione."

3. A decorrere dalla data di **applicazione** della presente direttiva e non oltre tre anni dopo, i centri di controllo comunicano per via elettronica all'autorità competente dello Stato membro le informazioni contenute nei certificati di conformità da essi rilasciati. Tale comunicazione avviene entro un termine ragionevole dopo il rilascio dei certificati di conformità. Fino a tale data, i centri di controllo possono comunicare queste informazioni all'autorità competente con qualsiasi altro mezzo. Gli Stati membri stabiliscono il periodo durante il quale l'autorità competente conserva tali informazioni. Tale periodo non deve essere inferiore a trentasei mesi, fatti salvi i regimi fiscali nazionali degli Stati membri.
4. Gli Stati membri provvedono affinché, ai fini del controllo del contachilometri, se di normale dotazione, l'informazione relativa al precedente controllo tecnico sia messa a disposizione degli ispettori non appena disponibile per via elettronica.
5. Gli Stati membri provvedono affinché i risultati del controllo tecnico siano comunicati all'autorità di immatricolazione del veicolo. Tale comunicazione contiene le informazioni presenti nel certificato di conformità.

Articolo 9

Monitoraggio delle carenze

1. Unicamente in caso di carenze lievi, il controllo si considera superato, le carenze sono corrette e non vi è l'obbligo di ripresentare il veicolo al controllo.
2. In caso di carenze gravi, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente decide in merito al periodo di tempo durante il quale il veicolo in questione può essere utilizzato prima di essere sottoposto ad un altro controllo tecnico.

3. In caso di carenze pericolose, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente può decidere che il veicolo in questione non può essere utilizzato su strade pubbliche e che l'autorizzazione al suo utilizzo su strada è sospesa per un periodo di tempo limitato, senza comportare una nuova procedura di immatricolazione²⁰, finché non saranno state corrette le carenze e non sarà stato rilasciato un nuovo certificato di conformità attestante la conformità del veicolo.

Articolo 10

Attestato comprovante il superamento del controllo

1. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato nel suo territorio fornisce un attestato, ad esempio un autoadesivo, un certificato o qualsiasi altra informazione facilmente accessibile, a ogni veicolo che ha superato il controllo. L'attestato indica la data entro la quale deve avvenire il successivo controllo tecnico.

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una descrizione dell'attestato prima della data di applicazione della presente direttiva. La Commissione informa il comitato di cui all'articolo 16.

2. Ai fini della libera circolazione, ciascuno Stato membro riconosce l'attestato rilasciato conformemente al paragrafo 1.

²⁰ GU L XXX, XX.XX.XXXX, pag. XX.

CAPO IV

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

Articolo 11

Impianti ed apparecchiature di controllo

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici siano conformi ai requisiti tecnici minimi di cui all'allegato V.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i centri di controllo o, se del caso, l'autorità competente mantengano gli impianti e le apparecchiature di controllo conformi alle specifiche fornite dal costruttore delle apparecchiature.
3. Le apparecchiature utilizzate per le misurazioni vengono periodicamente tarate secondo le disposizioni di cui all'allegato V e verificate in conformità alle specifiche fornite dallo Stato membro oppure dal costruttore delle apparecchiature.

Articolo 11 bis

Centri di controllo

1. I centri di controllo, nei quali gli ispettori effettuano i controlli tecnici, sono autorizzati da uno Stato membro o dalla sua autorità competente.

2. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di controllo rispettano i requisiti dello Stato membro che concede l'autorizzazione. I centri di controllo²¹ assicurano l'obiettività e l'elevata qualità del controllo dei veicoli.

Articolo 12

Ispettori

1. Gli Stati membri provvedono affinché i controlli tecnici siano effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'allegato VI.
2. Le autorità competenti o, se del caso, centri di formazione riconosciuti forniscono un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione. Tale certificato comprende almeno le informazioni di cui all'allegato VI, punto 3.
3. Gli ispettori impiegati o autorizzati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo alla data di applicazione della presente direttiva sono esentati dai requisiti di cui all'allegato VI, punto 1.
4. Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse²².
5. La persona che presenta il veicolo al controllo è informata delle carenze da correggere.

²¹ La seconda frase è tratta dall'articolo 2 della direttiva 2009/40/CE.
Modificare il considerando (10) come segue: "I controlli tecnici spettano alle autorità pubbliche e dovrebbero essere quindi effettuati dagli Stati membri o da organismi incaricati, pubblici o privati, 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, compresi quelli che effettuano anche riparazioni di veicoli."

²² Verrà inserito un considerando volto a chiarire il concetto di "conflitto di interesse".

6. I risultati del controllo tecnico possono essere modificati, se del caso, solo dall'organismo di supervisione o secondo la procedura istituita dall'autorità competente, se gli esiti del controllo tecnico sono manifestamente errati.

Articolo 13

Supervisione dei centri di controllo

0. Gli Stati membri provvedono alla supervisione dei centri di controllo.²³

1. Un organismo di supervisione svolge almeno i compiti di cui all'allegato VII, punto 1, e soddisfa i requisiti di cui 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, anche in materia di indipendenza, applicabili al personale degli organismi di supervisione.

2. I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente sono esentati dai requisiti in materia di autorizzazione e supervisione qualora l'organismo di supervisione faccia parte dell'autorità competente.

3. I requisiti di cui ai paragrafi da 0 a 2 possono essere considerati soddisfatti dagli Stati membri che impongono l'obbligo dell'accreditamento dei centri di controllo a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti²⁴.

²³ Il seguente testo sarà inserito come considerando: "Sarebbe opportuno concedere agli Stati membri la facoltà di autorizzare centri di controllo non situati nel loro territorio a effettuare controlli tecnici di veicoli immatricolati nel loro territorio, se tali centri di controllo sono già stati autorizzati a effettuare controlli di veicoli stranieri dallo Stato membro nel quale sono situati."

²⁴ Il seguente testo sarà inserito come considerando: "L'accreditamento di centri di controllo a norma del regolamento (CE) n. 765/2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti, non può costituire un obbligo per gli Stati membri."

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 della presente direttiva.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e i recapiti del loro punto di contatto nazionale entro [*un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva*] e le comunicano immediatamente eventuali cambiamenti. La Commissione redige l'elenco aggiornato di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

Articolo 15

Piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli

La Commissione esamina la fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli avvalendosi di soluzioni informatiche esistenti e già implementate con riguardo allo scambio internazionale di dati al fine di ridurre al minimo i costi e di evitare doppioni. **L'esame valuta il modo più appropriato per collegare** i sistemi nazionali esistenti ai fini dello scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici e alle letture dei contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo, dell'immatricolazione e dell'omologazione dei veicoli, i centri di controllo e i costruttori dei veicoli.

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. Quando il comitato non fornisce un parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.²⁵

Articolo 17

Atti delegati

È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 18 al fine di:

- aggiornare unicamente la designazione delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, se del caso, nell'eventualità di modifiche apportate alle categorie di veicoli derivanti da modifiche della legislazione in materia di omologazione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, senza incidere sul campo di applicazione e sulla frequenza dei controlli,
- [...] ²⁶

²⁵ Commissione: riserva.

²⁶ Commissione: riserva sulla soppressione di questo trattino.

Articolo 18

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 17 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [*data di entrata in vigore della presente direttiva*]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
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 specificata nella decisione stessa. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva specificata nella decisione stessa. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica 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.

Relazione

Entro [*cinque anni dalla data della pubblicazione della presente direttiva*], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni concernenti il campo di applicazione, la frequenza dei controlli, **la precisione delle letture dei contachilometri**, il reciproco riconoscimento dei certificati di conformità e i risultati dell'esame relativo alla fattibilità dell'introduzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli di cui all'articolo 15. La relazione analizza anche l'opportunità di aggiornare gli allegati, in particolare, alla luce delle pratiche e dei progressi tecnici. La relazione è presentata previa consultazione del comitato di cui all'articolo 16. La relazione è corredata, se del caso, di proposte legislative.

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 19

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
2. [...]^{27 28}.
3. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro [*tre anni*] *dalla data di applicazione della presente direttiva*] e notificano immediatamente qualsiasi successiva modifica ad esse apportata.

Articolo 20

Disposizioni transitorie

1. Gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo degli impianti e delle apparecchiature di controllo di cui all'articolo 11 che non sono conformi ai requisiti minimi di cui all'allegato V per effettuare controlli tecnici per un periodo non superiore a [cinque] anni successivo alla data di applicazione della presente direttiva.
2. Gli Stati membri applicano i requisiti di cui agli allegati VI e VII al più tardi a partire dal [quinto] anno successivo alla data di applicazione della presente direttiva.

²⁷ BE: contraria alla soppressione del paragrafo 2.

²⁸ Il seguente testo sarà inserito come considerando: "Ogni Stato membro dovrebbe adottare i provvedimenti necessari per assicurare che, se di normale dotazione, la manipolazione di un contachilometri per ridurre o falsare la distanza percorsa da un veicolo sia punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie."

Articolo 21

Abrogazione

La direttiva 2009/40/CE è abrogata a decorrere [dalla data di applicazione della presente direttiva].

Articolo 22

Attuazione²⁹

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro [trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [quarantotto mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva].

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

²⁹ Il seguente testo sarà inserito come considerando relativo alle tavole di concordanza:
"Conformemente alla dichiarazione politica comune degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi del 28 settembre 2011, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, ove ciò sia giustificato, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti intesi a chiarire il rapporto tra le componenti della direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata."

Articolo 22 bis

Entrata in vigore

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

Articolo 22 ter

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva³⁰.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

³⁰ Commissione: riserva.