



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 08.09.1995
COM(95) 415 def.

95/0226 (SYN)

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO CONCERNENTE
IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI DEGLI STATI MEMBRI
RELATIVE AL CONTROLLO TECNICO DEI VEICOLI A MOTORE
E DEI LORO RIMORCHI**

(Codificazione comprensiva delle modifiche)

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

A. OSSERVAZIONI GENERALI

1. La direttiva 77/143/CEE ¹ del Consiglio, modificata da ultimo dalla direttiva 94/23/CE ² della Commissione, riguarda il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (autobus, veicoli commerciali pesanti, rimorchi, semirimorchi, taxi, ambulanze, veicoli commerciali leggeri ed automobili private). La direttiva stabilisce la periodicità delle prove ed elenca gli elementi che devono essere sottoposti al controllo.
2. Il montaggio di limitatori di velocità su talune categorie di veicoli e il loro impiego nella Comunità è stato reso obbligatorio dalla direttiva 92/6/CEE ³ del Consiglio.
3. La presente proposta è intesa a modificare la direttiva 77/143/CEE al fine di :
 - includere il controllo effettivo e regolare dei limitatori di velocità di cui sono dotate alcune categorie di veicoli commerciali pesanti e gli autobus ⁴, per garantire che i valori massimi armonizzati registrati sui dispositivi di limitazione della velocità dei veicoli non possano essere superati e che i dispositivi funzionino correttamente;
 - chiarire la situazione per quanto riguarda i veicoli di interesse storico; anche se i veicoli storici sono disciplinati dall'articolo 2, paragrafo 3 della direttiva 77/143/CEE, è opportuno riconoscere che gli Stati membri hanno la facoltà di stabilire requisiti propri per tutte le norme e non soltanto per l'efficienza della frenatura;
 - trasferire la categoria 4 (taxi e ambulanze) dalla colonna di sinistra a quella di destra (insieme alle categorie 5 e 6) dell'allegato II.

Contemporaneamente, è opportuno cogliere l'occasione per codificare ⁵ il testo più volte modificato della direttiva 77/143/CEE.

Per questo motivo, la codificazione ufficiale è sostituita da un testo unico comprensivo delle modifiche.

¹ GU L 47 del 18.2.1977, pag. 47.

² GU L 147 del 14.6.1994, pag. 6.

³ GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.

⁴ Incluso nel programma legislativo della Commissione (punto 215) per il 1994.

⁵ Incluso nel programma legislativo della Commissione (Allegato II) per il 1994.

B. MOTIVAZIONE DELL'AZIONE A LIVELLO COMUNITARIO

I. Sussidiarietà

a) Quali sono i principali obiettivi dell'azione proposta relativamente agli obblighi della Comunità?

La legislazione comunitaria è necessaria per:

- prescrivere il controllo dei limitatori di velocità il cui montaggio e il cui uso sono obbligatori dal 1° gennaio 1994 per gli autocarri di peso superiore a 12 t e per gli autobus si peso superiore a 10 t;
- garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione ad un livello sufficiente per garantire la sicurezza stradale;
- evitare distorsioni di concorrenza tra i trasportatori dovuti a differenze del controllo tecnico effettuato nei vari Stati membri.

Contemporaneamente, è necessario chiarire la posizione giuridica sostituendo la direttiva 77/143/CEE relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, più volte modificata, con un unico testo codificato.

b) Le competenze dell'attività prevista riguardano unicamente la Comunità o sono condivise dagli Stati membri?

La competenza è condivisa poiché si tratta di una misura di armonizzazione tecnica basata sull'articolo 75, paragrafo 1, lettera c) del trattato.

c) Qual è la dimensione comunitaria del problema (ad es., quanti Stati membri sono interessati e quale soluzione è stata finora applicata)?

In mancanza di norme comuni applicabili negli Stati membri, i limitatori di velocità non sono controllati oppure il controllo potrebbe essere eseguito in base di norme nazionali che, evidentemente, differirebbero da uno Stato membro all'altro. Ne conseguirebbe una mancanza di certezza per quanto riguarda l'osservanza delle norme di sicurezza e un trattamento diverso nei confronti dei trasportatori.

d) Qual è la soluzione più efficace, tenendo conto degli strumenti di cui dispone la Comunità e di quelli degli Stati membri?

Vedi punto B, lettere f) e g) che seguono.

e) **Qual è il valore aggiunto effettivo derivante dall'attività proposta dalla Comunità e quale sarebbe il costo di un mancato intervento?**

Come affermato al punto B, lettera c), la mancanza di norme comuni darebbe luogo ad un'incertezza circa l'osservanza delle norme di sicurezza e ad una disparità di trattamento nei confronti dei trasportatori.

Se ogni Stato membro fosse libero di decidere se applicare o meno i propri criteri al controllo tecnico, si creerebbero degli ostacoli alla libera circolazione dei veicoli stradali interessati.

Inoltre, per motivi di efficacia, l'attuale legislazione comunitaria sul controllo tecnico dei veicoli stradali dovrebbe essere modificata.

f) **Di quali forme di azione dispone la Comunità (raccomandazione, sostegno finanziario, regolamento, reciproco riconoscimento, ecc.)?**

&

g) **E' necessario emanare un regolamento uniforme o è sufficiente una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali, affidandone l'attuazione agli Stati membri?**

Uno strumento vincolante è necessario per armonizzare il diritto comunitario vigente e garantire il medesimo livello di sicurezza e di qualità ambientale in tutti gli Stati membri.

Lo strumento più adeguato è quindi una direttiva che modifica la direttiva di base.

II. Motivi della codificazione

Nell'esaminare come rendere più semplice e trasparente la legislazione comunitaria, il Parlamento, la Commissione ed il Consiglio si sono trovati di fronte ad una sovrabbondanza di strumenti legislativi che sono stati modificati più volte, spesso nella sostanza, e la necessità di trovare un metodo di lavoro che faccia ricorso alla codificazione legislativa come uno dei mezzi per raggiungere una maggior chiarezza e una maggiore trasparenza è stato unanimemente riconosciuto.

Il 1° aprile 1987 la Commissione ha pertanto deciso di chiedere ai propri servizi di codificare tutte le misure legislative dopo non più di 10 modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i servizi devono fare il possibile per codificare ad intervalli anche più brevi i testi di loro competenza per garantire che le norme comunitarie siano chiare e facilmente comprensibili.

L'unità proposta della Commissione intesa a codificare la direttiva del Consiglio riunisce in un unico testo la direttiva 77/143/CEE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e successive modifiche:

- Direttiva 88/449/CEE del Consiglio
- Direttiva 91/225/CEE del Consiglio
- Direttiva 91/328/CEE del Consiglio
- Direttiva 92/54/CEE del Consiglio
- Direttiva 92/55/CEE del Consiglio
- Direttiva 94/23/CEE della Commissione

La proposta è stata redatta in conformità con i principi fondamentali concordati dal Consiglio, dal Parlamento e della Commissione nel 1974; essa mira ad una codificazione legislativa: sostituire le direttive in vigore con una nuova versione in cui la sostanza rimane invariata, ma riunita in un unico testo al quale sono apportate unicamente le modifiche di carattere formale rese necessarie dall'operazione di codifica stessa.

Come per il passato, il testo qui presentato è ripreso dalle direttive originali pubblicate nella Gazzetta ufficiale: le fotocopie indicano che qualsiasi miglioramento della formulazione è immediatamente individuabile. La numerazione precedente degli articoli è stata indicata a margine per facilitare il rinvio e la nuova numerazione è inserita sopra gli articoli stessi.

L'Allegato IV contiene una tabella di conversione tra il sistema di numerazione precedente e quello nuovo. Per non alterare le date di recepimento e di attuazione di tutte le direttive interessate, il nuovo allegato III, parte B contiene l'elenco dei termini di recepimento e di attuazione di ciascuna delle direttive che saranno abrogate.

C. SCOPO DELLA PROPOSTA

Come rilevato al punto A, è necessario codificare la legislazione in una sola e chiara direttiva.

Inoltre, i limitatori di velocità dovrebbero essere inseriti il più presto possibile nell'elenco degli elementi che devono obbligatoriamente essere controllati in sede di controllo tecnico annuale.

Oltre a ciò, è necessario chiarire la situazione per quanto riguarda i veicoli di interesse storico.

Infine, riguardo ai taxi e alle ambulanze (categoria 4), poiché i requisiti tecnici - e quindi gli elementi da controllare - sono gli stessi delle automobili private, si coglie l'occasione per trasferire la categoria 4 dalla colonna di sinistra a quella di destra (insieme alle categorie 5 e 6) dell'allegato II.

L'obiettivo della nuova direttiva proposta è, di conseguenza, di soddisfare queste esigenze.

D. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

Come indicato al punto A, la proposta codifica le direttive in vigore ed estende il loro campo di applicazione.

Gli articoli o le parti che seguono (indicati in corsivo) sono modificati o nuovi e comportano i seguenti cambiamenti:

L'articolo 4, paragrafo 3 conferisce agli Stati membri la facoltà di applicare propri requisiti di prova (non soltanto in merito all'efficienza dei frenatura) per tutte le norme che riguardano i veicoli storici.

L'articolo 11 fissa la data di entrata in vigore delle modifiche e include il limitatore di velocità nell'elenco degli elementi da controllare (salvaguardando i termini di scadenza delle direttive abrogate).

Nell'allegato II la categoria 4 (taxi e ambulanze) è trasferita dalla colonna di sinistra a quella di destra (insieme alle categorie 5 e 6).

L'allegato II, punto 7.9. riguardante la "presenza del tachigrafo e sigillatura", dovrebbe essere esteso in quanto i limitatori di velocità vengono normalmente attivati dall'apparecchio di registrazione CE (tachigrafo) sui veicoli stessi.

Nell'allegato II viene aggiunto il punto 7.10. "Limitatori di velocità" e il controllo prescritto è suddiviso in tre capoversi.

I seguenti articoli o allegati sono nuovi, ma riguardano unicamente la codificazione del testo:

l'articolo 10 abroga la direttiva precedente;

l'allegato III elenca le direttive abrogate e quelle ancora in vigore;

l'allegato IV mette a confronto il testo della nuova direttiva con quelli precedenti.

E. IMPATTO SULLE IMPRESE

Le misure intese a rendere obbligatorio il controllo regolare dei limitatori di velocità non avranno effetti sull'occupazione o sul costo dell'ispezione tecnica del veicolo.

Esse non comporteranno la creazione di nuove imprese.

Inoltre le condizioni di concorrenza saranno uniformate standardizzando il tipo di prove da effettuare.

F. INTERESSE PER I PAESI SEE

Conformemente all'articolo 99 dell'accordo SEE, i paesi EFTA sono stati consultati e si sono dichiarati d'accordo sul principio della proposta.

G. CONSULTAZIONE

Elenco degli organismi che sono stati consultati e che si sono espressi in merito alla proposta:

- tutte le autorità preposte al controllo tecnico negli Stati membri
- alcuni paesi EFTA
- gli enti autorizzati per effettuare il controllo tecnico dei veicoli (CITA, DEKRA, TÜV)
- i principali organismi privati di controllo
- le associazioni internazionali che rappresentano l'industria automobilistica europea (ACEA)
- il Comitato europeo del commercio e della riparazione automotoristica
- gli organismi che rappresentano il commercio e la riparazione motoristica (Cecra, Clepa, Groeneveld Transport Efficiency, Mannesmann Kienzle)
- l'Associazione internazionale che rappresenta tutti gli utenti di veicoli (IRU)

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO CONCERNENTE
IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI DEGLI STATI MEMBRI
RELATIVE AL CONTROLLO TECNICO DEI VEICOLI A MOTORE
E DEI LORO RIMORCHI

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

in cooperazione con il Parlamento europeo⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽³⁾,

<p><i>considerando che la direttiva 77/143/CEE del Consiglio, del 29 dicembre 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽⁴⁾ è stata ripetutamente modificata nella sostanza; che, in occasione di nuove modifiche, è opportuno, per maggior chiarezza, codificare le direttive riunendole in un testo unico;</i></p>	
--	--

(1) GU C

(2) GU C

(3) GU C

(4) GU L 47 del 18.2.1977, pag. 47, modificata da ultimo dalla direttiva 94/23/CE (GU L 147 del 14.6.1994, pag. 6).

considerando che, <i>nell'ambito della politica comune dei trasporti</i> , la circolazione di alcuni tipi di veicoli nel territorio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri;	primo considerando direttiva 77/143/CEE (modificata)
considerando che l'intensificarsi della circolazione stradale e l'aumento dei pericoli e degli effetti nocivi che ne derivano pongono a tutti gli Stati membri problemi di sicurezza di natura e gravità analoghe;	secondo considerando direttiva 77/143/CEE
considerando che le norme e i metodi di controllo attuali si differenziano da uno Stato membro all'altro, pregiudicando così la parità del livello di sicurezza e di qualità ecologica dei veicoli controllati in circolazione negli Stati membri; che tale situazione può inoltre influire sulle condizioni di concorrenza tra i vettori dei vari Stati membri;	terzo considerando direttiva 91/225/CEE
considerando che da ciò deriva la necessità di armonizzare per quanto possibile la periodicità dei controlli e gli elementi da controllare obbligatoriamente;	quarto considerando direttiva 77/143/CEE
considerando che il controllo da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbe essere relativamente semplice, rapido e poco costoso;	settimo considerando direttiva 92/55/CEE
considerando che occorre quindi che le norme e i metodi minimi comunitari per il controllo tecnico degli elementi di cui all'allegato II siano definiti da direttive particolari adottate dal Consiglio;	quarto considerando direttiva 91/225/CEE
considerando che, a titolo transitorio, le norme nazionali restano d'applicazione per quanto riguarda i punti che non sono oggetto di direttive particolari;	quinto considerando direttiva 91/225/CEE

<p>considerando che è necessario poter adeguare rapidamente al progresso tecnico le norme e i metodi fissati nelle direttive particolari e, al fine di agevolare l'applicazione delle misure richieste al riguardo, instaurare una procedura di stretta collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di un comitato per l'adeguamento dei controlli tecnici al progresso tecnico;</p>	<p>sesto considerando direttiva 91/225/CEE (prima frase)</p>
---	--

<p>considerando che, per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, si ritiene prematuro fissare i valori relativi alla pressione pneumatica, ai tempi di riempimento, ecc., data la diversità delle apparecchiature e dei metodi di controllo in uso nella Comunità;</p>	<p>settimo considerando direttiva 92/54/CEE (modificata)</p>
<p>considerando che si intende modificare ulteriormente la presente direttiva per includere una metodologia di controllo omogenea e più efficace;</p>	<p>ottavo considerando direttiva 94/23/CE</p>
<p>considerando che, fino a quando non esistono procedure e metodi di controllo armonizzati, gli Stati membri possono basarsi sul proprio giudizio in merito alle procedure di controllo utilizzate per valutare se il veicolo considerato soddisfa i requisiti di frenatura;</p>	<p>quinto considerando direttiva 94/23/CE</p>
<p>considerando che nel settore del controllo tecnico dei veicoli è unanimemente riconosciuto che il metodo di controllo applicato, in particolare a seconda che l'ispezione sia effettuata su veicolo carico, parzialmente carico o scarico, influisce sul grado di certezza degli esaminatori circa il corretto funzionamento dei dispositivi di frenatura;</p>	<p>sesto considerando direttiva 94/23/CE</p>
<p>considerando che la fissazione di valori di riferimento relativi alla forza frenante in diverse condizioni di carico per ogni modello di veicolo contribuirebbe a ristabilire tale certezza e che la presente direttiva consente di effettuare controlli con tale metodo in alternativa ai controlli a fronte di valori minimi di efficienza per ciascuna categoria di veicoli;</p>	<p>settimo considerando direttiva 94/23/CE</p>

<p>considerando che, <i>per quanto riguarda i dispositivi di frenatura</i>, il campo di applicazione della presente direttiva riguarda principalmente veicoli omologati ai sensi delle disposizioni della direttiva 71/320/CEE ⁽⁵⁾, pur essendo riconosciuto che alcuni tipi di veicoli sono stati omologati secondo norme nazionali che possono differire dai requisiti della presente direttiva;</p>	<p>nono considerando direttiva 94/23/CE (prima frase)</p>
<p>considerando che gli Stati membri possono estendere il controllo dei dispositivi di frenatura per includere categorie di veicoli o elementi non compresi nel campo d'applicazione della presente direttiva;</p>	<p>ottavo considerando direttiva 92/54/CEE</p>

⁽⁵⁾ *Direttiva del Consiglio del 26. luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 202 del 6.9.1971, pag. 37), modificata da ultimo dalla direttiva 91/422/CEE (GU L 233 del 22.8.1991, pag. 21).*

<p>considerando che gli Stati membri possono instaurare controlli più rigorosi o aumentarne la periodicità;</p>	<p>nono considerando direttiva 92/54/CEE</p>
<p>considerando che la presente direttiva mira a mantenere le emissioni di scarico degli autoveicoli ad un livello moderato per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi sottoponendo tali emissioni a un controllo periodico, nonché ad assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano ritirati dalla circolazione fintantoché non si trovino in uno stato di manutenzione corretta;</p>	<p>terzo considerando direttiva 92/55/CEE</p>
<p>considerando che una cattiva regolazione ed un'insufficiente manutenzione del motore risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano;</p> <p>considerando che è importante produrre mezzi di trasporto che rispettino l'ambiente;</p>	<p>ottavo e nono considerando direttiva 92/55/CEE</p>
<p>considerando che, per quanto riguarda i motori ad accensione per compressione (motori diesel), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;</p>	<p>decimo considerando direttiva 92/55/CEE</p>
<p>considerando che, per quanto riguarda i motori ad accensione a scintilla (motori a benzina) convenzionali, la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;</p>	<p>undicesimo considerando direttiva 92/55/CEE</p>

considerando che la percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti ad una manutenzione regolare;	dodicesimo considerando direttiva 92/55/CEE
considerando che per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prevedono la dotazione di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme del controllo periodico delle emissioni saranno più severe che per i veicoli convenzionali;	tredicesimo considerando direttiva 92/55/CEE

<p>considerando che gli Stati membri possono stabilire proprie norme di controllo per i veicoli considerati di interesse storico; che, nel riconoscere il diritto degli Stati membri di stabilire proprie norme per i veicoli storici, occorre precisare che tali norme non dovrebbero essere più severe di quelle cui il veicolo doveva essere conforme originariamente;</p>	<p>nono considerando (ultima frase) (modificato) e decimo considerando direttiva 94/23/CE</p>
<p>considerando che si prevede di adattare gradualmente la presente direttiva per tener conto dei futuri sviluppi nel campo della costruzione degli autoveicoli miranti a facilitare l'ispezione durante il ciclo di utilizzazione dei medesimi, nonché dei progressi delle tecniche di controllo destinati a meglio riflettere le condizioni reali di impiego;</p>	<p>quattordicesimo considerando direttiva 92/55/CEE</p>
<p><i>considerando che la direttiva 92/6/CEE del Consiglio ⁽⁶⁾, dispone il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli stradali;</i></p>	
<p><i>considerando che i limitatori di velocità dovrebbero essere inseriti quanto prima nell'elenco degli elementi da sottoporre obbligatoriamente al controllo tecnico annuale al fine di assicurare, nei limiti del possibile, che i valori massimi armonizzati registrati sul dispositivo di limitazione della velocità di un dato veicolo non possano essere superati;</i></p>	
<p><i>considerando che, attualmente, il funzionamento corretto dei limitatori di velocità viene controllato dagli Stati membri con qualsiasi sistema essi ritengano appropriato; che si intende armonizzare successivamente le procedure e le norme di prova;</i></p>	

⁽⁶⁾ *Direttiva del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).*

<p><i>considerando che la Commissione valuterà il corretto funzionamento dei limitatori di velocità in base all'esperienza effettiva e presenterà una relazione al Consiglio; che le conclusioni della relazione costituiranno la base per proporre, nel caso lo si ritenga necessario, altri requisiti relativi al controllo tecnico dei limitatori di velocità;</i></p>	
---	--

<p><i>considerando che le prescrizioni relative ai taxi e alle ambulanze sono analoghe a quelle relative alle automobili private; che gli elementi da sottoporre a controllo possono essere simili, anche se la periodicità delle prove è diversa;</i></p>	
<p><i>considerando che, visti gli effetti dell'azione nel settore e alla luce del principio di sussidiarietà, le misure comunitarie di cui alla presente direttiva sono necessarie per raggiungere l'obiettivo dell'armonizzazione delle norme relative al controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto; che questi obiettivi non possono essere pienamente realizzati nell'ambito dei singoli Stati membri;</i></p>	
<p><i>considerando che la presente direttiva non deve pregiudicare gli obblighi degli Stati membri relativamente ai termini di recepimento nel diritto interno e di attuazione che figurano nell'allegato III, parte B,</i></p>	

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I
Disposizioni generali

<u>Articolo 1</u>	Articolo 1 77/143/CEE
1. In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, devono essere sottoposti ad un controllo tecnico periodico in conformità della presente direttiva e degli allegati <i>I e II</i> .	
2. Le categorie di veicoli da controllare, la periodicità del controllo tecnico e gli elementi da controllare obbligatoriamente sono indicati negli allegati I e II.	Articolo 2, par. 1 77/143/CEE

<u>Articolo 2</u>	Articolo 4 77/143/CEE
Il controllo tecnico ai sensi della presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato oppure da organismi o impianti da esso designati, che agiscono sotto la sua diretta sorveglianza.	

<u>Articolo 3</u>	
1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari per dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della <i>presente direttiva</i> .	Articolo 5, par. 1 77/143/CEE
Tali provvedimenti sono comunicati agli Stati membri e alla Commissione.	Articolo 5, par. 2 77/143/CEE

<p>2. Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato.</p>	<p>Articolo 5, par. 3 77/143/CEE</p>
<p>3. Gli Stati membri applicano le procedure appropriate per stabilire, per quanto possibile, che le prestazioni dei dispositivi di frenatura dei veicoli immatricolati nei rispettivi territori soddisfino i requisiti di cui alla presente direttiva.</p>	<p>Articolo 2 94/23/CE</p>

CAPITOLO II
Eccezioni e deroghe

<u>Articolo 4</u>	
1. Gli Stati membri hanno la facoltà di escludere dal campo di applicazione della presente direttiva i veicoli delle forze armate e quelli delle forze dell'ordine.	Articolo 2, par. 2 77/143/CEE
2. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono escludere dal campo d'applicazione della presente direttiva o assoggettare a disposizioni speciali taluni veicoli utilizzati in condizioni eccezionali, nonché i veicoli che non utilizzano, o quasi, le pubbliche strade o sono temporaneamente ritirati dalla circolazione.	Articolo 2, par. 3 77/143/CEE
3. Gli Stati membri possono, previa consultazione della Commissione, stabilire proprie norme di controllo per quanto riguarda i veicoli considerati di interesse storico.	Articolo 4 94/23/CE (modificato)

<p style="text-align: center;"><u>Articolo 5</u></p> <p>In deroga alle disposizioni degli allegati I e II, gli Stati membri possono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, sottoporre il veicolo a controllo prima della sua immatricolazione; - ridurre l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori; - rendere obbligatorio il controllo tecnico dell'equipaggiamento opzionale; - aumentare il numero degli elementi da controllare; - estendere l'obbligo del controllo tecnico periodico ad altre categorie di veicoli; - prescrivere ulteriori controlli speciali; 	<p>Articolo 3 77/143/CEE</p>
<ul style="list-style-type: none"> - prescrivere valori minimi di efficienza di frenatura più elevati e includere controlli a fronte di pesi a carico più elevati rispetto a quelli precisati nell'allegato II per i veicoli immatricolati nei rispettivi territori, purché tali requisiti non siano superiori a quelli previsti per l'omologazione originale del veicolo. 	<p>Articolo 3 94/23/CE</p>

<p style="text-align: center;"><u>Articolo 6</u></p> <p>1. In deroga alle disposizioni degli allegati I e II e fino alla data limite del 1° gennaio 1993, gli Stati membri possono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio, - aumentare l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori, - ridurre il numero degli elementi da controllare, - modificare le categorie di veicoli da sottoporre al controllo tecnico obbligatorio, <p>a condizione che, prima di tale data, <i>tutti i veicoli commerciali leggeri di cui al punto 5 dell'allegato I</i> siano soggetti all'obbligo del controllo tecnico conformemente alla presente direttiva.</p> <p>Tuttavia, negli Stati membri in cui, per questa categoria di veicoli, <i>alla data del 26 luglio 1988</i> non esisteva un sistema di controllo tecnico <i>analogo a quello previsto dalla presente direttiva</i>,, sino al 1° gennaio 1995 si applica il paragrafo 1.</p>	<p>Articolo 7, par. 1 77/143/CEE</p> <p>e</p> <p>Articolo 1, par. 1 88/449/CEE</p> <p>⇒ Art. 7, par. 2 77/143/CEE</p>
---	---

2. Per quanto riguarda le *automobili private* di cui al punto 6 dell'allegato I, sino al 1° gennaio 1994 si applica il paragrafo 1.

Tuttavia, negli Stati membri in cui, per questa categoria di veicoli, al 31 dicembre 1991 non esisteva un sistema di controllo tecnico periodico analogo a quello previsto dalla presente direttiva, fino al 1° gennaio 1998 si applica il paragrafo 1.

Articolo 1, par. 1
91/328/CEE

(⇒ Art. 7, par. 3
77/143/CEE)

CAPITOLO III
Disposizioni finali

<u>Articolo 7</u>	Articolo 1 91/225/CEE
1. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, adotta le direttive particolari necessarie a definire le norme e i metodi minimi concernenti il controllo degli elementi di cui all'allegato II.	(⇒art. 5a, par. 1 77/143/CEE)
2. Le modifiche che sono necessarie per l'adeguamento al progresso tecnico delle norme e dei metodi delle direttive particolari sono adottate secondo la procedura prevista all' <i>articolo 8</i> .	Articolo 1 91/225/CEE (⇒art. 5a, par. 2 77/143/CEE)

<u>Articolo 8</u>	Articolo 1 91/225/CEE (⇒art. 5b, par.1-2 77/143/CEE)
1. La Commissione è assistita da un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei <i>veicoli a motore e dei loro rimorchi</i> , in appresso denominato "comitato", composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.	
2. Il comitato stabilisce il suo regolamento interno.	

<p>3. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata nell'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.</p>	<p>Articolo 1 91/225/CEE (⇒art. 5b, par.3-4 77/143/CEE)</p>
<p>4. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.</p> <p>b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.</p> <p>Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.</p>	

<p style="text-align: center;"><u>Articolo 9</u></p> <p>1. La Commissione presenta al Consiglio, entro il 31 dicembre 1998, una relazione sull'attuazione del <i>controllo tecnico delle automobili private</i>, accompagnata dalle proposte necessarie, in particolare riguardo alla periodicità e al contenuto dei controlli.</p>	<p>Articolo 3 91/328/CEE</p>
---	----------------------------------

<p>2. <i>La Commissione esamina, al più tardi tre anni dopo l'introduzione del controllo regolare dei limitatori di velocità, se, in base all'esperienza acquisita in questo periodo, le prove stabilite sono sufficienti per individuare i limitatori di velocità difettosi o manomessi e se non sia necessario modificare le norme.</i></p>	
---	--

Articolo 10

Le direttive elencate nell'allegato III, parte A, sono abrogate, restando impregiudicato l'obbligo degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento e di attuazione stabiliti nell'allegato III, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate devono essere intesi come riferiti alla presente direttiva ed essere interpretati in conformità della tabella di corrispondenza che figura nell'allegato IV.

Articolo 11

1. *Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.*

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 adottate dagli Stati membri.

2. *Gli Stati membri comunicano alla Commissione le principali disposizioni di diritto interno da essi adottate per conformarsi alla presente direttiva.*

Articolo 12

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO I

Categorie di veicoli	Periodicità dei controlli	
1. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto	1 anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I categoria 1 77/143/CEE
2. Veicoli a motore destinati al trasporto di merci il cui peso massimo autorizzato supera i 3.500 kg	1 anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I categoria 2 77/143/CEE
3. Rimorchi e semirimorchi il cui peso massimo autorizzato supera i 3.500 kg	1 anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I categoria 3 77/143/CEE
4. Taxi, ambulanze	1 anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I categoria 4 77/143/CEE
5. Veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose su strada, con un peso massimo autorizzato non superiore a 3.500 kg, eccetto i trattori e le macchine agricole	4 anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni	Articolo 1, par. 2 88/449/CEE (⇒Allegato I categoria 5 77/143/CEE)
6. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, sedile del conducente escluso, non è superiore a otto	4 anni dopo la data della prima immatricolazione, successivamente ogni due anni	Articolo 1, par. 2 91/328/CEE (⇒Allegato I categoria 6 77/143/CEE)

ALLEGATO II	ALLEGATO II
<p>Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi enumerati in appresso, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento obbligatorio del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato.</p>	<p>nota intr. (1) 77/143/CEE</p>
<p>I controlli contemplati nel presente allegato possono essere effettuati senza smontare i componenti del veicolo.</p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE</p>
<p>Qualora il veicolo presenti difetti riguardanti gli elementi sottoposti a controllo enumerati in appresso, le autorità competenti degli Stati membri adottano una procedura che stabilisce le condizioni alle quali è autorizzata la circolazione del veicolo fino al superamento di un nuovo controllo tecnico.</p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE</p>
<p><i>Gli Stati membri devono tuttavia controllare che i veicoli non conformi ai requisiti minimi relativi ai sistemi di frenatura e alle emissioni non circolino su strada.</i></p>	

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 e 6

<p>1. DISPOSITIVI DI FRENATURA</p> <p>Il controllo dei dispositivi di frenatura del veicolo verterà sui seguenti elementi. I risultati di prova ottenuti nel corso dei controlli dei dispositivi di frenatura devono corrispondere, per quanto possibile, ai requisiti tecnici di cui alla direttiva 71/320/CEE.</p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (→ punto 1 Allegato II, 77/143/CEE)</p>	
<p><i>Elementi da controllare</i></p> <p>1.1. Stato meccanico e funzionamento</p>	<p><i>Cause del difetto</i></p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.1. Assi degli eccentrici dei freni/ leva del freno</p>	<ul style="list-style-type: none"> - azionamento eccessivamente duro - usura del cuscinetto - usura eccessiva/gioco 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura</p>	<ul style="list-style-type: none"> - eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa - allentamento del freno reso difficile - superficie antisdrucchiolo del pedale del freno manca, è mal fissata o consumata 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - il tempo di riempimento del compressore è troppo lungo per assicurare una frenatura efficace - insufficiente pressione aria/vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo d'avvertimento (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) - perdita d'aria che causa considerevole caduta di pressione, o udibile rumore di perdite d'aria 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.4. Indicatore di pressione, manometro dell'indicatore di pressione</p>	<ul style="list-style-type: none"> - funzionamento difettoso dell'indicatore di pressione o del manometro 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>

<p>1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano</p>	<ul style="list-style-type: none"> - fessurata o danneggiata, eccessiva usura - funzionamento difettoso della valvola di controllo - mancanza di affidabilità a livello dell'azionamento dell'alberino o della valvola - tenuta difettosa o perdite nel sistema, elementi di giunzione mal fissati - funzionamento insoddisfacente 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio</p>	<ul style="list-style-type: none"> - sistema di bloccaggio del freno a mano insufficiente - usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del meccanismo di bloccaggio - corsa troppo lunga (cattiva regolazione) 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico rapido, regolatori di pressione, ecc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - danneggiate, tenuta insufficiente (perdite d'aria) - eccessivo efflusso di olio dal compressore - fissaggio o supporto difettoso - efflusso di liquido del freno idraulico 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>

1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio	<ul style="list-style-type: none"> - rubinetti di isolamento o valvola a chiusura automatica difettosi - fissaggio o montaggio difettoso - tenuta insufficiente 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	<ul style="list-style-type: none"> - danneggiato, corrosivo, tenuta insufficiente - dispositivo di spurgo inoperante - fissaggio inoperante o imperfetto 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	<ul style="list-style-type: none"> - servofreno difettoso o inefficace - difettosità o mancanza di tenuta del cilindro principale del freno - cilindro principale del freno malsicuro - insufficiente quantità di liquido per freni - mancanza del cappuccio del serbatoio del cilindro principale - spia del liquido per freni illuminata o difettosa - cattivo funzionamento del segnale di avvertimento in caso di livello insufficiente del liquido 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	<ul style="list-style-type: none"> - rischio di non funzionamento o di rottura - tenuta insufficiente (perdite) a livello dei condotti o dei giunti - danneggiamenti o eccessiva corrosione - cattiva installazione 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	<ul style="list-style-type: none"> - rischio di non funzionamento o di rottura - danneggiamenti, punti di frizione, flessibili troppo corti o ritorti - tenuta insufficiente (perdite) a livello dei flessibili o dei giunti - eccessivo gonfiamento dei flessibili sotto pressione - porosità 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.13. Guarnizioni di freni	<ul style="list-style-type: none"> - stato di avanzata usura - contaminazione (da olio, grasso, ecc.) 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)

<p>1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni</p>	<ul style="list-style-type: none"> - usura fortemente avanzata, forte graffiatura superficiale, incrinature, fratture o altri difetti che compromettano la sicurezza - tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.) - piatto fissato male 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>
<p>1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria</p>	<ul style="list-style-type: none"> - cavi danneggiati, flessione - usura o corrosione fortemente avanzata - mancanza di sicurezza a livello delle giunzioni di cavi tiranti - fissazione dei cavi insufficiente - qualsiasi ostacolo al libero movimento del sistema frenante - movimento anormale della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura 	<p>Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)</p>

1.1.16. Cilindri dei freni (ivi compresi i freni a molla e i cilindri idraulici)	<ul style="list-style-type: none"> - fessurati o danneggiati - non stagni - montaggio difettoso - stato di avanzata corrosione - corsa eccessiva del cilindro - rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o fortemente danneggiato 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	<ul style="list-style-type: none"> - giunzione difettosa - imperfetta regolazione - meccanismo grippato, non funzionante - mancante 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.18. Dispositivi di regolazione automatica	<ul style="list-style-type: none"> - movimento grippato o anormale a seguito di eccessiva usura o di imperfetta regolazione - funzionamento difettoso 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.1.19 Freno di rallentamento (per i veicoli dotati di tale dispositivo)	<ul style="list-style-type: none"> - cattivo montaggio o difetto degli accoppiatori - funzionamento difettoso 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.2 Prestazioni e efficienza del freno		Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.2.1 Prestazioni (graduale aumento fino allo sforzo massimo)	<ul style="list-style-type: none"> - sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote - sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70% dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo - frenatura non gradualmente moderabile (blocco) - tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi delle ruote - fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura (dischi deformati o tamburi ovalizzati) 	Articolo 1 94/23/CE (*)

1.2.2. Efficienza	<ul style="list-style-type: none"> - Coefficienti di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse, ove praticabile, inferiore ai valori seguenti: Categoria 1: 50% ⁽⁷⁾ Categoria 2: 43% ⁽⁸⁾ Categoria 3: 40% ⁽⁹⁾ Categoria 4: 50% Categoria 5: 45% ⁽¹⁰⁾ Categoria 6: 50% - o uno sforzo di frenatura inferiore ai valori di riferimento se specificati dal costruttore del veicolo per quell'asse⁽¹¹⁾ 	Articolo 1 94/23/CE (*)
1.3 Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)		Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.3.1 Prestazioni	<ul style="list-style-type: none"> - freno(i) inoperante(i) su un lato - sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70% dello sforzo massimo dell'altra ruota - frenatura non gradualmente variabile (blocco) - sistema di frenatura automatico non funzionante nel caso di rimorchi 	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.3.2 Efficienza	<ul style="list-style-type: none"> - per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 50% ⁽¹²⁾ delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2. in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse 	Articolo 1, par. 1 92/23/CE (*)

⁽⁷⁾ 48% per i veicoli della categoria 1 non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1°.10.1991 (entrata in vigore del divieto della prima messa in circolazione senza omologazione europea di componente) (direttiva 88/194/CEE, GU L 92 del 9.4.1988, pag. 47).

⁽⁸⁾ 45% per i veicoli immatricolati dopo il 1988 o dalla data di recepimento nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE sull'omologazione, modificata dalla direttiva 85/647/CEE (GU L 380 del 31.12.1985, pag. 1), a seconda di quale data sia posteriore.

⁽⁹⁾ 43% per i rimorchi immatricolati dopo il 1988 o dalla data di recepimento nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE, sull'omologazione, modificata dalla direttiva 85/647/CEE, a seconda di quale data sia posteriore.

⁽¹⁰⁾ 50% per i veicoli della categoria 5 immatricolati dopo il 1988 o dalla data di recepimento nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE sull'omologazione, modificata dalla direttiva 85/647/CEE, a seconda di quale data sia posteriore.

⁽¹¹⁾ Il valore di riferimento per l'asse del veicolo è lo sforzo di frenatura (espresso in Newton) necessario per conseguire la forza di frenatura minima prescritta al peso del veicolo all'atto della presentazione al controllo.

⁽¹²⁾ Per i veicoli delle categorie 2 e 5 le prestazioni minime del freno di soccorso saranno 2,2 m/s² (la direttiva 85/647/CEE non riguarda le prestazioni del freno di soccorso).

1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)		Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.4.1. Prestazioni	- freno non funzionante su un lato	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.4.2. Efficienza	- per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 16% in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, inferiore al 12% in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più alto	Articolo 1 94/23/CE
1.5. Prestazioni del sistema di rallentamento o del freno sullo scarico	- efficacia non moderabile (sistema di rallentamento) - difettose	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)
1.6. Sistema antibloccaggio dei freni	- cattivo funzionamento del dispositivo di sicurezza - difettoso	Articolo 1, par. 1 92/54/CEE (*)

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 e 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 e 6	(**)
2. STERZO E VOLANTE	2. STERZO	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
2.1. Stato meccanico 2.2. Volante dello sterzo 2.3. Gioco dello sterzo	2.1. Stato meccanico 2.2. Gioco dello sterzo 2.3. Fissaggio del sistema di sterzo 2.4. Cuscinetti della ruota	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
3. VISIBILITA'	3. VISIBILITA'	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
3.1. Campo di visibilita' 3.2. Vetri 3.3. Retrovisori 3.4. Tergicristallo 3.5. Lavavetro	3.1. Campo di visibilita' 3.2. Vetri 3.3. Retrovisori 3.4. Tergicristallo 3.5. Lavavetro	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO	4. IMPIANTO ELETTRICO	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti 4.1.1. Stato e funzionamento 4.1.2. Orientamento 4.1.3. Commutazione 4.1.4. Efficacia visiva	4.1. Proiettori abbaglianti ed anabbaglianti 4.1.1. Stato e funzionamento 4.1.2. Orientamento 4.1.3. Commutazione	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.2. Luci di posizione e luci d'ingombro 4.2.1. Stato e funzionamento 4.2.2. Colore e efficacia visiva	4.2. Stato e funzionamento, stato dei vetri protettivi, colore ed efficacia visiva 4.2.1. Luci di posizione 4.2.2. Luci di arresto 4.2.3. Indicatori luminosi di direzione 4.2.4. Proiettori di retromarcia 4.2.5. Proiettori fendinebbia 4.2.6. Dispositivo di illuminazione della targa 4.2.7. Catarifrangenti 4.2.8. Luci di segnalazione di veicolo fermo	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 e 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 e 6	(**)
4.3. Luci di arresto 4.3.1. Stato e funzionamento 4.3.2. Colore e efficacia visiva		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.4. Indicatori luminosi di direzione 4.4.1. Stato e funzionamento 4.4.2. Colore e efficacia visiva 4.4.3. Commutazione 4.4.4. Frequenza di lampeggiamento		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e luce posteriore per nebbia 4.5.1. Posizione 4.5.2. Stato e funzionamento 4.5.3. Colore e efficacia visiva		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.6. Proiettori di retromarcia 4.6.1. Stato e funzionamento 4.6.2. Colore e efficacia visiva		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa di immatricolazione posteriore		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.8. Catarifrangenti - Stato e colore		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.9. Spie		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
4.11. Circuito elettrico		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI, SOSPENSIONI	5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI, SOSPENSIONI	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
5.1. Assi	5.1. Assi	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
5.2. Ruote e pneumatici	5.2. Ruote e pneumatici	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
5.3. Sospensioni	5.3. Sospensioni	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 e 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 e 6	(**)
6. TELAIO E ELEMENTI FISSATI AL TELAIO	6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio 6.1.1. Stato generale 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante 6.1.4. Caratteristiche geometriche e stato del dispositivo posteriore di protezione, autocarri 6.1.5. Supporto della ruota di scorta 6.1.6. Dispositivo di accoppiamento dei veicoli trainanti, dei rimorchi e dei semirimorchi	6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio 6.1.1. Stato generale 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante 6.1.4. Supporto della ruota di scorta 6.1.5. Sicurezza del dispositivo di accoppiamento (se del caso)	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
6.2. Cabina e carrozzeria 6.2.1. Stato generale 6.2.2. Fissaggio 6.2.3. Porte e serrature 6.2.4. Pavimento 6.2.5. Sedile del conducente 6.2.6. Predellini	6.2. Carrozzeria 6.2.1. Stato strutturale 6.2.2. Porte e serrature	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI	7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.1. Cinture di sicurezza	7.1. Fissaggio del sedile del conducente	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.2. Estintori	7.2. Fissaggio della batteria	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	7.3. Segnalatore acustico	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 e 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 e 6	(**)
7.4. Triangolo di segnalazione	7.4. Triangolo di segnalazione	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.5. Cassetta di pronto soccorso	7.5. Cinture di sicurezza 7.5.1. Sicurezza di montaggio 7.5.2. Stato delle cinture 7.5.3. Funzionamento	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.6. Cuneo(i) ferma ruota		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.7. Segnalatore acustico		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.8. Tachimetro		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
7.9. Tachigrafo (presenza e sigillatura)		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
<ul style="list-style-type: none"> - se prescritto, controllare l'integrità del disco del tachigrafo prescritto dal regolamento (CEE) n. 3821/85 ⁽¹³⁾ del Consiglio - se prescritto, controllare se la circonferenza del pneumatico corrisponde ai dati indicati sul disco - ove praticabile, controllare che i sigilli del tachigrafo ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi 		

⁽¹³⁾ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 3688/92 della Commissione (GU L 374 del 22.12.1992, pag. 12).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 e 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 e 6	(**)
7.10. <i>Limitatori di velocità</i> - <i>ove possibile, controllare la presenza del limitatore di velocità, se prescritta dalla direttiva 92/6/CEE⁽¹⁴⁾</i> - <i>controllare l'integrità della piastrina del limitatore di velocità</i> - <i>ove praticabile, controllare che i sigilli del limitatore di velocità ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi</i>		
8. EFFETTI NOCIVI	8. EFFETTI NOCIVI	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
8.1 Rumori	8.1 Rumori	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)

⁽¹⁴⁾ Direttiva del Consiglio del 10.2.1992 concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 e 6		
8.2.	Emissioni di gas di scarico	Articolo 1, par. 1 92/55/CEE (*)
8.2.1.	<p><i>Autoveicoli con motore ad accensione a scintilla (benzina)</i></p> <p>a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe e dispersioni; 2) se del caso, esame visivo del sistema di controllo delle emissioni, volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento indispensabile. <p>Dopo un ragionevole periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), si procede a misurare il tenore di ossido di carbonio (CO) nel gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).</p> <p>Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere dichiarato dal costruttore del veicolo. Ove tale dato non sia disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non considerarlo un valore di riferimento, il tenore di CO nel gas di scarico non deve superare i valori seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per i veicoli immatricolati e messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire dalla quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli debbano conformarsi alle disposizioni della direttiva 70/220/CEE⁽¹⁵⁾ e il 1° ottobre 1986: CO - 4,5% vol.; - per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986: CO - 3,5% vol. <p>b) Se le emissioni sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe o dispersioni e la completezza di tutte le parti; 2) esame visivo del sistema di controllo delle emissioni volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento richiesto; 3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in conformità del punto 4 o delle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione. Il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore, conformemente alle raccomandazioni del costruttore del veicolo, per ciascuna delle prove; 	Articolo 1, par. 1 92/55/CEE (*)

⁽¹⁵⁾ Direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (GU L 76 del 9.3.1970, pag. 1, e corrigendum GU L 81 dell'11.4.1970, pag. 15), modificata da ultimo dalla direttiva 94/12/CE del Consiglio e del Parlamento europeo (GU L 100 del 19.4.1992, pag. 42).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 e 6	
4) emissioni all'uscita del tubo di scarico - valori limite:	
<ul style="list-style-type: none"> - misurazione con motore al minimo: il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Qualora il dato relativo non sia disponibile, il tenore di CO non deve essere superiore a 0,5% vol.; - misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 <i>min - 1</i> tenore di CO: non superiore a 0,3% vol.; lambda: 1 +/- 0,03 o conformemente alle specifiche del costruttore. 	<i>unità nuova</i>

<p>8.2.2. <i>Autoveicoli con motore ad accensione per compressione (diesel)</i></p> <p>Misurazione dell'opacità delle emissioni di scarico in libera accelerazione (motore in folle, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo). Il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE⁽¹⁶⁾. Ove tale dato non sia ancora disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non utilizzare tale valore come riferimento, non dovranno essere superati i seguenti valori limite del coefficiente di assorbimento per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹ - motori diesel a turbocompressione: 3,0 m⁻¹ <p>oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchio diverso da quello utilizzato per l'omologazione CEE.</p> <p>I veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980 sono esentati da tali requisiti.</p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.3. <i>Attrezzatura di controllo</i></p> <p>Ai fini del controllo delle emissioni di scarico dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a controllare accuratamente che i veicoli rispettino i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.</p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.4. Qualora, all'atto dell'omologazione CEE, un tipo di veicolo non abbia potuto rispettare i valori limite fissati dalla presente direttiva, gli Stati membri, sulla base di prove fornite dal costruttore, possono fissare valori limite più elevati per il tipo di veicolo in questione. Essi ne informano immediatamente la Commissione, la quale a sua volta ne informa gli altri Stati membri.</p>	<p>Articolo 1, par. 1 92/55/CEE (*)</p>

⁽¹⁶⁾ Direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (GU L 190 del 20.8.1972, pag. 1), modificata da ultimo dalla direttiva 89/491/CEE della Commissione (GU L 238 del 15.8.1989, pag. 43).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 e 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 e 6	(**)
8.3. Eliminazione dei disturbi radio		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER I VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
9.1. Uscita(e) di sicurezza (compresi i martelli per infrangere i cristalli), targhette indicatrici della(e) uscita(e) di sicurezza		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
9.2. Riscaldamento		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
9.3. Sistema di aerazione		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
9.4. Disposizione dei sedili		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
9.5. Illuminazione interna		Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
10. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO	10. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
10.1. Targa d'immatricolazione	10.1. Targa d'immatricolazione	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)
10.2. Numero del telaio	10.2. Numero del telaio	Articolo 1, par. 3 88/449/CEE (*)

(*) ⇒ stesso punto dell'allegato II della direttiva 77/143/CEE, modificata.

(**) Gli elementi da sottoporre a prova/controllo nei veicoli della categoria 4 (taxi e ambulanze) sono elencati nella colonna di sinistra, allegato II della direttiva 77/143/CEE.

ALLEGATO III, Parte A

Direttive abrogate (di cui all'articolo 10)

Direttiva 77/143/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e successive modifiche:

- Direttiva 88/449/CEE del Consiglio
- Direttiva 91/225/CEE del Consiglio
- Direttiva 91/328/CEE del Consiglio
- Direttiva 92/54/CEE del Consiglio
- Direttiva 92/55/CEE del Consiglio
- Direttiva della Commissione 94/23/CE.

ALLEGATO III, Parte B

<u>Direttiva</u>	<u>Termine ultimo</u>	
	<u>di recepimento</u>	<u>di attuazione</u>
77/143/CEE (GU L 47, 18.2.1977, p. 47)	31 dicembre 1977	31 dicembre 1977
88/449/CEE (GU L 222, 12.8.1988, p. 10)	27/28 luglio 1990	27/28 luglio 1990
91/225/CEE (GU L 103, 23.4.1991, p. 3)	1° gennaio 1992	1° gennaio 1992
91/328/CEE (GU L 178, 6.7.1991, p. 29)	1° luglio 1993	1° luglio 1993
92/54/CEE (GU L 225, 10.8.1992, p. 63)	21/22 giugno 1993	21/22 giugno 1993
88/55/CEE (GU L 225, 10.8.1992, p. 68)	21/22 giugno 1993	
per i veicoli di cui al punto 8.2.1 (a) dell'allegato II:	1° gennaio 1994	
per i veicoli di cui al punto 8.2.2 (a) dell'allegato II:	1° gennaio 1996	
per i veicoli di cui al punto 8.2.1 (b) dell'allegato II:	1° gennaio 1997	
94/23/CE (GU L 147 del 14.6.1994, pag. 6)	1° gennaio 1997	1° gennaio 1997

ALLEGATO IV
TABELLA DI CORRISPONDENZA n. 1

nuova Direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Art. 1, par. 1	Art. 1						
Art. 1, par. 2	Art. 2, par. 1						
Art. 2	Art. 4						
Art. 3, par. 1, 1° comma	Art. 5, par. 1						
Art. 3, par. 1, 2° comma	Art. 5, par. 2						Art. 2
Art. 3, par. 2	Art. 5, par. 3						
Art. 3, par. 3							
Art. 4, par. 1	Art. 2, par. 2						
Art. 4, par. 2	Art. 2, par. 3						
Art. 4, par. 3							Art. 4
Art. 5 (trattini 1-6)	Art. 3						Art. 3
Art. 5 (7° trattino)							
Art. 6, par. 1	Art. 7, par. 1	Art. 7, par. 1		Art. 1 par. 1			
Art. 6, par. 2							
Art. 7, parr. 1-2			Art. 1				
Art. 8, parr. 1-4			Art. 1				
Art. 9, par. 1				Art. 3			
Art. 9, par. 2							
Art. 10							
Art. 11, par. 1	Art. 6	Art. 2, par. 1	Art. 2, par. 1	Art. 2, par. 1	Art. 2, par. 1	Art. 2, parr. 1-3	Art. 5, par. 1
Art. 11, par. 2		Art. 2, par. 2	Art. 2, par. 2	Art. 2, par. 2	Art. 2, par. 2	Art. 2, par. 4	Art. 5, par. 2
Art. 12							
Art. 13	Art. 8	Art. 3	Art. 3	Art. 4	Art. 3	Art. 3	Art. 6

TABELLA DI CORRISPONDENZA n. 2

nuova Direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Allegato I categoria 1 categoria 2 categoria 3 categoria 4 categoria 5 categoria 6	Allegato I categoria 1 categoria 2 categoria 3 categoria 4	Art. 1, par. 2		Art. 1, par. 2			

ISSN 0254-1505

COM(95) 415 def.

DOCUMENTI

IT

07 06

N. di catalogo : CB-CO-95-457-IT-C

ISBN 92-77-93030-6

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo