



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 14.10.1999
COM(1999) 458 definitivo
98/0097 (COD)

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali
circolanti nella Comunità**

(presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del
trattato CE)

RELAZIONE

- A. L'11 marzo 1998 la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta di direttiva relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (COM(98)0117-C4-0346/98-98/0097(SYN)).

Il 29 luglio 1998 il Comitato economico e sociale ha espresso parere favorevole.

Il 17 febbraio 1999 il Parlamento europeo ha formulato un parere in prima lettura.

Benché favorevole alla proposta in linea generale, il Parlamento ha adottato 17 emendamenti.

Gli emendamenti 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 15 e 17 sono accettabili per la Commissione in quanto precisano le procedure di attuazione della direttiva senza imporre alle autorità oneri indebiti.

Il principale timore del Parlamento concerne l'applicazione della direttiva, che potrebbe avvenire in modo diseguale negli Stati membri. Gli emendamenti 2, 12 e 13 proposti mirano pertanto a subordinare l'attuazione della direttiva all'armonizzazione dei corsi di qualificazione per ispettori, delle sanzioni da irrogare in caso di violazione e delle risorse tecniche ed umane. Gli emendamenti non possono essere recepiti poiché tale armonizzazione di percorsi formativi (emendamenti 2 e 13), delle sanzioni da applicare ai veicoli non conformi (emendamenti 12 e 13) e della disponibilità di risorse tecniche e umane (emendamento 13) non risulterebbe fattibile a breve termine.

Quando la Commissione prenderà in esame l'attuazione della direttiva, si analizzerà la proporzione di veicoli ispezionati da ciascuno Stato membro, i tipi di veicoli ispezionati, il rapporto fra gli esiti positivi e negativi e la suddivisione in base al luogo di immatricolazione. Solo a quel punto la Commissione valuterà se sia necessaria un'ulteriore armonizzazione. Sia dal punto di vista pratico che politico sarebbe impossibile condizionare l'attuazione della direttiva all'armonizzazione di tali misure.

Gli emendamenti 8 e 16 sono entrambi respinti in quanto non aumentano l'efficienza delle misure proposte. L'esito del controllo su strada deve essere positivo o negativo. Laddove sussista un dubbio, il veicolo potrà essere esaminato presso un'officina, ma se si rende obbligatorio rimorchiare i veicoli non conformi fino ad un centro di controllo non si apportano benefici e si provoca piuttosto un inutile dispendio di tempo.

L'emendamento 14 mira ad inserire tra le categorie di veicoli i 'veicoli per il trasporto di animali'. Ciò è inaccettabile in quanto la classificazione dei veicoli contenuta nella proposta si basa sul tipo di veicolo (camion, autobus, ecc.) e non già sulla natura del carico.

B. Pertanto la Commissione modifica la proposta come segue:

L'emendamento 1, sostituendo il termine 'esercenti' con 'imprese', diviene più esaustivo.

L'emendamento 3 prescrive di standardizzare il formato dei moduli in modo da ridurre i problemi linguistici: in tal modo la stessa informazione si troverà sempre al medesimo posto, a prescindere dalla lingua, il che rappresenta uno snellimento delle procedure.

L'emendamento 4 ammette che i controlli su strada possano essere combinati con altre ispezioni obbligatorie ed è pertanto recepibile.

Gli emendamenti 5 e 6 sono di natura procedurale: il primo prescrive agli Stati membri di comunicare alla Commissione i controlli su strada effettuati, il secondo richiede alla Commissione di comunicare al Parlamento i risultati delle valutazioni biennali. Entrambi sono recepiti.

L'emendamento 7 precisa cosa fare se un veicolo ha subito un controllo di recente ed è recepito.

L'emendamento 9 introduce la nuova disposizione di procedere al conteggio statistico dei veicoli che superano il controllo, e di contenere al massimo i ritardi in cui questi incorrono. L'emendamento è accettabile.

L'emendamento 10 prescrive che le autorità competenti si scambino i dettagli degli uffici che eseguono i controlli e dei relativi interlocutori. Questa disposizione è già prevista nel 'modulo di controllo' dell'allegato I ed è pertanto accettabile.

L'emendamento 11 stabilisce che i veicoli non conformi sono perseguibili secondo l'ordinamento vigente nello Stato membro che ha svolto il controllo. Poiché questa è la pratica generale, l'emendamento è ovviamente accettabile.

Gli emendamenti 15 e 17 aggiungono la perdita di carburante diesel e/o di olio tra le cause della non conformità. Questo semplice adeguamento è richiesto dalla lobby motociclistica, che vuole ridurre i rischi effettivamente corsi dai motociclisti a causa delle macchie d'olio. L'emendamento è recepito.

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali
circolanti nella Comunità**

La proposta della Commissione contenuta nel documento COM(98)0117 def. – SYN 98/0097 è modificata come segue:

Testo originariamente proposto dalla Commissione	Testo modificato
Considerando	
IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA, visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75, paragrafo 1, lettere c) e d), vista la proposta della Commissione, visto il parere del Comitato economico e sociale, deliberando in cooperazione con il Parlamento europeo conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato,	<u>IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,</u> visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare <u>l'articolo 71</u>, paragrafo 1, lettere c) e d), vista la proposta della Commissione, visto il parere del Comitato economico e sociale, <u>visto il parere del Comitato delle regioni,</u> <u>decidendo conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato</u>

Testo originariamente proposto dalla Commissione	Testo modificato
Emendamento 1	
Considerando 8	
(8) considerando che il metodo di selezione dei veicoli da controllare deve essere mirato e articolato in più fasi e particolarmente incentrato sui veicoli che dal semplice esame visivo fanno presumere un cattivo stato di manutenzione, così da ottimizzare l'efficienza operativa delle autorità preposte ai controlli e minimizzare costi e ritardi per conducenti ed esercenti;	(8) considerando che il metodo di selezione dei veicoli da controllare deve essere mirato e articolato in più fasi e particolarmente incentrato sui veicoli che dal semplice esame visivo fanno presumere un cattivo stato di manutenzione, così da ottimizzare l'efficienza operativa delle autorità preposte ai controlli e minimizzare costi e ritardi per conducenti ed <u>imprese</u> ;

Emendamento 3	
Articolo 3, paragrafo 2	
2. Se l'esito della prima fase induce a dubitare che il veicolo commerciale sia in condizioni di manutenzione adeguate, la seconda fase consiste in un'ispezione sommaria a veicolo fermo, durante la quale si prende visione anche dei documenti relativi alla manutenzione, e in particolare del documento attestante che il veicolo è stato sottoposto al controllo tecnico obbligatorio, secondo l'articolo 2 della direttiva 96/96/CE o che ha recentemente superato un altro controllo su strada, secondo l'articolo 3, paragrafo 1 della medesima.	2. Se l'esito della prima fase induce a dubitare che il veicolo commerciale sia in condizioni di manutenzione adeguate, la seconda fase consiste in un'ispezione sommaria a veicolo fermo, durante la quale si prende visione anche dei documenti relativi alla manutenzione, e in particolare del documento attestante che il veicolo è stato sottoposto al controllo tecnico obbligatorio, secondo l'articolo 2 della direttiva 96/96/CE, o che ha recentemente superato un altro controllo su strada, secondo l'articolo 3, paragrafo 1 della medesima. <u>Al fine di evitare difficoltà linguistiche all'atto dei controlli negli Stati membri, i moduli in questione sono uniformati.</u>

Testo originariamente proposto dalla Commissione	Testo modificato
Emendamento 4	
Articolo 3, paragrafo 3 bis (nuovo)	
	<u>3 bis. I controlli effettuati in conformità della presente direttiva possono essere combinati con altri controlli sui veicoli commerciali in circolazione sulle pubbliche strade.</u>

Emendamento 5	
Articolo 4, paragrafo 1	
1. Gli Stati membri organizzano controlli tecnici su strada adeguati e frequenti, riguardanti ogni anno un campione ampio e rappresentativo di tutti i veicoli commerciali appartenenti alle categorie disciplinate dalla presente direttiva.	1. Gli Stati membri organizzano, <u>di concerto e previa consultazione della Commissione,</u> controlli tecnici su strada adeguati e frequenti, riguardanti ogni anno un campione ampio e rappresentativo di tutti i veicoli commerciali appartenenti alle categorie disciplinate dalla presente direttiva.

Emendamento 6	
Articolo 4, paragrafo 4	
4. Gli Stati membri comunicano ogni due anni alla Commissione il numero dei veicoli commerciali controllati, classificati per tipo e Stato d'immatricolazione, nonché i dati sul tipo di anomalie riscontrate.	4. Gli Stati membri comunicano ogni due anni alla Commissione il numero dei veicoli commerciali controllati, classificati per tipo e Stato d'immatricolazione, nonché i dati sul tipo di anomalie riscontrate. <u>La Commissione comunica tali informazioni al Parlamento europeo.</u>

Testo originariamente proposto dalla Commissione	Testo modificato
Emendamento 7	
Articolo 5, paragrafo 1	
1. Per eseguire i controlli tecnici su strada di cui alla presente direttiva, gli Stati membri si servono del modulo di controllo di cui all'allegato I. Una copia di tale modulo, compilato dall'autorità preposta al controllo, o del certificato attestante l'esito del controllo tecnico periodico in forza della direttiva 96/96/CE, viene rilasciata al conducente e presentata su richiesta al fine di semplificare od evitare ulteriori controlli su strada troppo ravvicinati nel tempo.	1. Per eseguire i controlli tecnici su strada di cui alla presente direttiva, gli Stati membri si servono del modulo di controllo di cui all'allegato I. Una copia di tale modulo, compilato dall'autorità preposta al controllo, o del certificato attestante l'esito del controllo tecnico periodico in forza della direttiva 96/96/CE viene rilasciata al conducente; <u>prima di effettuare una verifica sulla base dei punti elencati nel modulo di cui all'allegato I, l'addetto al controllo tiene conto dei seguenti documenti, se presentati dal conducente:</u> - <u>l'ultimo certificato attestante il controllo tecnico e/o</u> - <u>l'ultimo certificato attestante un controllo di sicurezza ufficialmente autorizzato e/o</u> - <u>un rapporto recente relativo a un controllo su strada.</u> <u>Qualora i certificati e/o il rapporto di cui sopra provino che uno dei punti elencati nel modulo di cui all'allegato I è già stato controllato negli ultimi tre mesi, questo non è sottoposto nuovamente a controllo, a meno che ciò non risulti giustificato, ad esempio in base ad un evidente difetto e/o non conformità.</u>

Emendamento 9	
Articolo 5, paragrafo 3 (nuovo)	
	<u>3. Nel caso in cui non si disponga il divieto di circolazione del veicolo, le autorità competenti fanno in modo che il periodo di fermo del veicolo dovuto al controllo sia il più breve possibile. A tal fine si effettua l'analisi statistica di tali periodi.</u>

Testo originariamente proposto dalla Commissione	Testo modificato
Emendamento 10	
Articolo 6, paragrafo 1	
1. Gli Stati membri collaborano reciprocamente ai fini dell'applicazione della presente direttiva.	1. Gli Stati membri collaborano reciprocamente ai fini dell'applicazione della presente direttiva. <u>Nella fattispecie essi si comunicano a vicenda i recapiti degli uffici responsabili dell'esecuzione dei controlli e i nominativi degli interlocutori.</u>

Emendamento 11	
Articolo 6, paragrafo 2	
2. Le deficienze gravi o reiterate di veicoli appartenenti a non residenti vengono denunciate alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo commerciale o in cui ha sede l'impresa di trasporto. Le autorità competenti dello Stato membro che abbiano riscontrato deficienze gravi o reiterate in veicoli appartenenti a non residenti possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo commerciale o in cui ha sede l'impresa di trasporto di prendere opportuni provvedimenti nei confronti dei trasgressori. Queste ultime notificano alle autorità competenti che hanno riscontrato le deficienze i provvedimenti presi nei confronti dei trasgressori.	2. Le deficienze gravi o reiterate di veicoli appartenenti a non residenti vengono denunciate alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo commerciale o in cui ha sede l'impresa di trasporto, <u>salva restando la possibilità di perseguire il trasgressore in conformità della legislazione vigente nello Stato membro in cui l'infrazione è stata constatata.</u> Le autorità competenti dello Stato membro che abbiano riscontrato deficienze gravi o reiterate in veicoli appartenenti a non residenti possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo commerciale o in cui ha sede l'impresa di trasporto di prendere opportuni provvedimenti nei confronti dei trasgressori. Queste ultime notificano alle autorità competenti che hanno riscontrato le deficienze i provvedimenti presi nei confronti dei trasgressori.

Testo originariamente proposto dalla Commissione	Testo modificato
Emendamento 15	
Allegato I, modulo di controllo, punto 13	
13. Motivi di non conformità: - Impianto di frenatura e suoi componenti - Leveraggi dello sterzo - Luci e dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa - Ruote/mozzi/pneumatici - Impianto di scarico - Opacità dei fumi (diesel) - Emissioni gassose (benzina)	13. Motivi di non conformità: - Impianto di frenatura e suoi componenti - Leveraggi dello sterzo - Luci e dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa - Ruote/mozzi/pneumatici - Impianto di scarico - Opacità dei fumi (diesel) - Emissioni gassose (benzina) - <u>Perdite di carburante diesel e/o olio</u>

Emendamento 17	
Allegato II, parte introduttiva, secondo comma	
Gli elementi da ispezionare sono quelli considerati importanti per un funzionamento ecologico e sicuro del veicolo. Oltre ai controlli funzionali semplici (dispositivi di illuminazione e segnalazione, condizione dei pneumatici, ecc.), potranno essere svolte prove specifiche e/o controlli dell'impianto frenante e delle emissioni del veicolo, nel modo seguente:	Gli elementi da ispezionare sono quelli considerati importanti per un funzionamento ecologico e sicuro del veicolo. Oltre ai controlli funzionali semplici (dispositivi di illuminazione e segnalazione, condizione dei pneumatici, <u>perdite di carburante e/o olio</u> ecc.), potranno essere svolte prove specifiche e/o controlli dell'impianto frenante e delle emissioni del veicolo, nel modo seguente: