

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

Numero d'informazione

Sommario

Pagina

I *Comunicazioni*

Consiglio

2000/ C 29/01

Posizione comune (CE) n. 10/2000, del 2 dicembre 1999, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 C del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità

1

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 10/2000

definita dal Consiglio il 2 dicembre 1999

**in vista dell'adozione della direttiva 1999/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...,
relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità**

(2000/C 29/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettere c) e d),

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 C del trattato⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) l'intensificarsi del traffico stradale comporta per tutti gli Stati membri problemi di sicurezza ed ambientali di analogia natura e gravità;
- (2) nell'interesse della sicurezza stradale, della tutela dell'ambiente e di eque condizioni di concorrenza è opportuno che i veicoli commerciali circolino solo se la loro conformità alla normativa tecnica è mantenuta ad un livello elevato;

(3) in base alla direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽⁴⁾, i veicoli commerciali sono sottoposti annualmente ad un controllo tecnico da parte di un organismo autorizzato;

(4) l'articolo 4 della direttiva 94/12/CE⁽⁵⁾ ha previsto un approccio multidirezionale degli aspetti costi/efficacia dei provvedimenti intesi a ridurre l'inquinamento causato dai trasporti su strada; il programma europeo «Auto-oil I» ha incorporato tale approccio e ha fornito una valutazione obiettiva del complesso di provvedimenti più redditizi nei settori della tecnologia dei veicoli, della qualità dei carburanti, del controllo e della manutenzione nonché dei provvedimenti che non hanno natura tecnica, al fine di ridurre le emissioni dovute ai trasporti su strada;

⁽¹⁾ GU C 190 del 18.6.1998, pag. 10.

⁽²⁾ GU C 407 del 28.12.1998, pag. 112.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 9 febbraio 1999 (GU C 150 del 28.5.1999, pag. 27), posizione comune del Consiglio del 2 dicembre 1999 e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 1999/52/CE della Commissione (GU L 142 del 5.6.1999, pag. 26).

⁽⁵⁾ Direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore e recante modifica della direttiva 70/220/CEE (GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42).

- (5) tenuto conto di tale approccio, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 98/70/CE⁽¹⁾ diretta a migliorare la qualità dei carburanti e, al fine di prevedere norme sulle emissioni più rigorose, la direttiva 98/69/CE⁽²⁾ per le autovetture private e i veicoli commerciali leggeri nonché la direttiva 1999/.../CE per gli autocarri⁽³⁾;
- (6) la presente direttiva si inserisce nel medesimo approccio; tuttavia appare più efficace, dal punto di vista della protezione dell'ambiente, non procedere per il momento al rafforzamento delle norme relative al controllo tecnico previste dalla direttiva 96/96/CE, bensì instaurare controlli tecnici su strada per assicurare durante tutto l'anno l'applicazione della suddetta direttiva;
- (7) infatti, un controllo tecnico annuale è ritenuto insufficiente a garantire che i veicoli commerciali siano mantenuti in condizioni di conformità alla normativa tecnica per tutto l'anno;
- (8) l'attuazione effettiva di controlli tecnici su strada supplementari e mirati costituisce una misura importante ed efficace che consente di controllare il livello di manutenzione dei veicoli commerciali in circolazione;
- (9) è opportuno che i controlli tecnici su strada siano effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sul paese in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo commerciale;
- (10) il metodo di selezione dei veicoli commerciali sottoposti ai controlli dovrebbe basarsi su un approccio mirato, particolarmente incentrato sui veicoli che da un semplice esame fanno presumere un cattivo stato di manutenzione, in modo da ottimizzare l'efficacia operativa delle autorità preposte ai controlli e minimizzare al tempo stesso costi e ritardi per i conducenti e le imprese;
- (11) in caso di difetti gravi del veicolo controllato, occorre prevedere la possibilità di chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo di prendere opportuni provvedimenti e di informare lo Stato membro richiedente degli eventuali provvedimenti successivamente applicati;
- (12) le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità di esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽⁴⁾;
- (13) in base al principio di sussidiarietà e al principio di proporzionalità, quali enunciati all'articolo 5 del trattato, gli obiettivi dell'azione prevista, vale a dire l'istituzione di un regime di controllo tecnico su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario; la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi,

HA ADATTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Al fine di migliorare la sicurezza stradale e ambientale, la presente direttiva è diretta a garantire un maggior rispetto da parte dei veicoli commerciali circolanti nel territorio della Comunità di determinate condizioni tecniche previste dalla direttiva 96/96/CE.

2. La presente direttiva definisce talune condizioni di realizzazione dei controlli tecnici su strada per i veicoli commerciali circolanti nel territorio della Comunità.

3. Fatta salva la normativa comunitaria, la presente direttiva lascia del tutto impregiudicato il diritto degli Stati membri di effettuare i controlli in essa non contemplati, nonché di controllare altri aspetti del trasporto stradale, in particolare quelli inerenti ai veicoli commerciali. D'altra parte, nulla osta a che uno Stato membro, nel quadro di ispezioni che esulano dal campo di applicazione della presente direttiva, controlli i punti enumerati nell'allegato I in luoghi diversi dalle strade pubbliche.

(1) Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58).

(2) Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1).

(3) Direttiva 1999/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli e che modifica la direttiva 88/77/CEE del Consiglio (GU L ...).

(4) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «veicolo commerciale», i veicoli a motore e loro rimorchi appartenenti alle categorie 1, 2 e 3 definite nell'allegato I della direttiva 96/96/CE;
- b) «controllo tecnico su strada», il controllo di natura tecnica non annunciato dalle autorità e quindi imprevisto di un veicolo commerciale che circola nel territorio di uno Stato membro effettuato sulla strada pubblica dalle autorità o sotto la sorveglianza di queste ultime;
- c) «controllo tecnico», il controllo della conformità del veicolo alla normativa tecnica quale previsto nell'allegato II della direttiva 96/96/CE.

Articolo 3

1. Ciascuno Stato membro effettua controlli su strada sufficienti ai fini del conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1 per quanto riguarda i veicoli commerciali contemplati dalla presente direttiva, tenendo conto del regime nazionale applicato a detti veicoli nell'ambito della direttiva 96/96/CE.

2. I controlli tecnici su strada sono effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sullo Stato in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo commerciale e tenuto conto della necessità di ridurre al minimo i costi e i ritardi causati ai conducenti e alle imprese.

Articolo 4

1. Il controllo tecnico su strada comporta uno, due oppure l'insieme dei seguenti elementi:

- a) un esame visivo delle condizioni di manutenzione del veicolo commerciale fermo;
- b) un controllo della relazione di controllo tecnico su strada di cui all'articolo 5, compilato di recente, ovvero un controllo dei documenti attestante la conformità alla normativa tecnica applicabile ai veicoli e in particolare, per i veicoli immatricolati o messi in circolazione in uno Stato membro, del documento attestante che il veicolo commerciale è stato sottoposto al controllo tecnico obbligatorio a norma della direttiva 96/96/CE;
- c) un'ispezione intesa a rivelare difetti di manutenzione, effettuata su uno o più ovvero sulla totalità dei punti di controllo enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10.

2. L'ispezione degli impianti di frenatura e delle emissioni di gas di scarico è effettuata secondo le modalità previste all'allegato II.

3. Prima di procedere ad un'ispezione sui punti enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10, l'ispettore tiene conto dell'ultimo certificato di controllo tecnico e/o di una relazione di controllo tecnico su strada compilata di recente eventualmente presentati dal conducente.

L'ispettore può inoltre prendere in considerazione qualsiasi altro certificato di sicurezza rilasciato da un organismo autorizzato, eventualmente presentato dal conducente.

Qualora tali certificati e/o la relazione suddetti forniscano la prova che nel corso degli ultimi tre mesi è già stata effettuata un'ispezione su uno dei punti enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10, tale punto non è soggetto ad un ulteriore controllo, a meno che questo sia giustificato in particolare da una presenza di difetti e/o da una non conformità manifesta.

Articolo 5

1. La relazione sul controllo tecnico su strada concernente l'ispezione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), è compilata dall'autorità o dall'ispettore che l'ha effettuata. Il modello di tale relazione è riportato nell'allegato I e contiene, al punto 10, un elenco dei punti controllati. L'autorità o l'ispettore contrassegnano le caselle corrispondenti. La relazione deve essere consegnata al conducente del veicolo commerciale.

2. Se l'autorità o l'ispettore ritiene che l'entità dei difetti di manutenzione del veicolo commerciale possa comportare rischi di sicurezza tali da giustificare, in particolare per quanto riguarda la frenatura, un esame più approfondito, il veicolo commerciale può essere sottoposto ad un controllo più rigoroso presso un centro di prova situato in prossimità, determinato dallo Stato membro, a norma dell'articolo 2 della direttiva 96/96/CE.

L'uso del veicolo commerciale può essere sospeso fintantoché non sono stati rimossi i difetti pericolosi individuati qualora sia evidente che tale veicolo rappresenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale in occasione del controllo tecnico su strada di cui all'articolo 4, paragrafo 1, oppure in occasione del controllo più rigoroso di cui al primo comma del presente paragrafo.

Articolo 6

Ogni due anni gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 31 marzo, i dati raccolti in relazione ai due anni precedenti per quanto riguarda il numero dei veicoli commerciali controllati, classificati per categoria a norma dell'allegato I, punto 6 e per paese d'immatricolazione, nonché i punti controllati e i difetti riscontrati, in base all'allegato I, punto 10.

La prima trasmissione dei dati riguarderà il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio ... (*).

La Commissione comunica tali informazioni al Parlamento europeo.

Articolo 7

1. Gli Stati membri collaborano reciprocamente ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Essi comunicano in particolare il nome del(dei) servizio/servizi competenti per effettuare i controlli nonché delle persone individuati come referenti.

2. I difetti gravi di veicoli commerciali appartenenti a non residenti, in particolare quelli che hanno dato luogo alla sospensione del suo uso, devono essere denunciati alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo secondo il modello di relazione di controllo di cui all'allegato I, fatta salva la perseguibilità in base alla normativa applicabile nello Stato membro in cui il difetto è stato riscontrato.

Fatto salvo l'articolo 5, le autorità competenti dello Stato membro in cui sia stato riscontrato un difetto grave in un veicolo commerciale appartenente a un non residente possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo di adottare opportuni provvedimenti nei confronti dei trasgressori, ad esempio sottoporre il veicolo ad un nuovo controllo tecnico.

Le autorità alle quali è stata presentata tale richiesta informano le autorità competenti dello Stato membro in cui sono stati riscontrati i difetti del veicolo commerciale dei provvedimenti adottati, se del caso, nei confronti del trasgressore o dell'impresa di trasporto.

(*) Due anni dopo il 1° gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 8

Le modifiche che si rendano necessarie per adeguare l'allegato I o per adeguare al progresso tecnico le norme tecniche di cui all'allegato II sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Tali modifiche non devono tuttavia comportare un'estensione dell'ambito di applicazione della presente direttiva.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal «comitato per l'adeguamento al progresso tecnico» istituito dall'articolo 8 della direttiva 96/96/CE, in prosieguo denominato «il comitato».

2. Quando è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 dello stesso.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento di procedura.

Articolo 10

La Commissione presenta al Consiglio, entro un anno dalla ricezione dei dati di cui all'articolo 6 inviati dagli Stati membri, una relazione sull'applicazione della presente direttiva corredata di una sintesi dei risultati ottenuti.

La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio ... (*).

Articolo 11

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

2. Quando gli Stati membri adottano dette disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

(**) Due anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizione di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla 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 ..., addì ...

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO I

MODELLO DI RELAZIONE DI CONTROLLO TECNICO SU STRADA CONTENENTE UN ELENCO DEI PUNTI CHE SONO OGGETTO DEL CONTROLLO

(Direttiva)

1. Luogo del controllo
2. Data
3. Ora
4. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del veicolo
5. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del rimorchio/semirimorchio
6. Classe del veicolo

a) <input type="checkbox"/> Veicolo commerciale leggero (3,5-12 t) ⁽¹⁾	e) <input type="checkbox"/> Autocarro (più di 12 tonnellate) ⁽⁵⁾
b) <input type="checkbox"/> Rimorchio ⁽²⁾	f) <input type="checkbox"/> Semirimorchio ⁽⁶⁾
c) <input type="checkbox"/> Autotreno ⁽³⁾	g) <input type="checkbox"/> Autoarticolato ⁽⁷⁾
d) <input type="checkbox"/> Autobus di linea o non di linea ⁽⁴⁾	
7. Impresa di trasporto/indirizzo
8. Nazionalità
9. Conducente

⁽¹⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di merci ed aventi almeno quattro ruote e peso massimo superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t (categoria N2).

⁽²⁾ Veicoli destinati a essere agganciati a un veicolo a motore, esclusi i semirimorchi, progettati e predisposti per il trasporto di merci: rimorchi aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 10 t (categoria O3); rimorchi aventi massa massima superiore a 10 t (categoria O4).

⁽³⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi peso massimo superiore a 3,5 t (categorie N2 e N3), agganciati a un rimorchio (categorie O3 e O4).

⁽⁴⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, aventi almeno quattro ruote e più di otto posti a sedere oltre il sedile del conducente (categorie M2 e M3).

⁽⁵⁾ Veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote e peso massimo superiore a 12 t (categoria N3)

⁽⁶⁾ Veicoli destinati a essere agganciati a un veicolo a motore in modo tale che una parte del semirimorchio si appoggi sul veicolo a motore e che una parte sostanziale del suo peso o del peso del suo carico sia sostenuta dal veicolo a motore, progettati e predisposti per il trasporto di merci (categorie O3 e O4).

⁽⁷⁾ Veicolo trattore accoppiato ad un semirimorchio.

10. Punti controllati

	controllati	non controllati	non conformi
a) impianto di frenatura e suoi componenti ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) impianto di scarico ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacità dei fumi (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) emissioni gassose (benzina, gas naturale o gas di petrolio liquefatto (GPL) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) sistema di sterzo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) luci e dispositivi di illuminazione e di segnalazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) ruote/pneumatici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) sospensione (presenza di difetti visibili)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) telaio (presenza di difetti visibili)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachigrafo (montaggio)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) limitatore di velocità (montaggio)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) perdita di carburante e/o d'olio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Esito del controllo

Sospensione dell'uso del veicolo che presenta difetti gravi

12. Varie/osservazioni

13. Autorità/agente o ispettore che ha svolto il controllo

Firma dell'autorità, dell'agente o dell'ispettore addetto al controllo/autorizzazione.

⁽¹⁾ Questi punti sono soggetti a prove e/o controlli specifici secondo le modalità previste all'allegato II della direttiva ...

ALLEGATO II

MODALITÀ CONCERNENTI LE PROVE E/O I CONTROLLI RELATIVI ALL'IMPIANTO DI FRENATURA E LE EMISSIONI DI SCARICO**1. Condizioni specifiche concernenti gli impianti di frenatura**

Le varie parti dell'impianto di frenatura ed i relativi organi devono essere mantenute in perfette condizioni di funzionamento ed essere correttamente regolate.

I freni del veicolo devono svolgere le seguenti funzioni:

- a) per i veicoli a motore e loro rimorchi e semirimorchi, il freno di servizio deve essere in grado di rallentare e di arrestare il veicolo in modo sicuro, rapido ed efficace, a prescindere dalle condizioni di carico e dal grado di pendenza in salita o discesa della strada;
- b) per i veicoli a motore e loro rimorchi e semirimorchi, il freno di stazionamento deve essere in grado di mantenere il veicolo fermo, a prescindere dalle condizioni di carico e dal grado di pendenza della strada.

2. Condizioni specifiche concernenti le emissioni di gas di scarico*2.1. Veicoli con motore ad accensione comandata (benzina)*

- a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lamda:
 - 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe;
 - 2) se del caso, esame visivo del sistema di controllo delle emissioni, volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento richiesto;
 - 3) dopo un congruo periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), misurazione della concentrazione di monossido di carbonio (CO) nel gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).
Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve superare i valori seguenti:
 - 4,5 % per i veicoli immatricolati e messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire della quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli devono essere conformi alla direttiva 70/220/CEE⁽¹⁾ e il 1° ottobre 1986;
 - 3,5 % per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986.
- b) Se le emissioni di gas di scarico sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lamda:
 - 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe e la completezza di tutte le parti;
 - 2) esame visivo del sistema di controllo delle emissioni volto ad accertare se il veicolo è dotato dell'equipaggiamento richiesto;
 - 3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni del veicolo mediante misurazione del valore lamda e del tenore di CO nel gas di scarico in base al punto 4;

⁽¹⁾ 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 con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore (GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/77/CE della Commissione (GU L 286 del 23.10.1998, pag. 34).

4) emissioni all'uscita del tubo di scarico — valori limite:

— misurazione con motore al minimo:

il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,5 % vol.;

— misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 giri/min.⁻¹:

Tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol.;

Lambda: $1 \pm 0,03$ secondo le specifiche del costruttore.

2.2. *Veicoli con motore ad accensione per compressione (Diesel)*

Misurazione dell'opacità dei gas di scarico in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo). Il livello di concentrazione non deve essere superiore⁽¹⁾ ai seguenti valori limite del coefficiente di assorbimento:

— motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹;

— motori diesel a turbocompressione: 3,0 m⁻¹;

oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchio diverso da quello che soddisfa tali requisiti.

Queste disposizioni non si applicano ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980.

2.3. *Apparecchiatura di controllo*

Ai fini del controllo delle emissioni dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a stabilire con precisione che siano stati rispettati i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

⁽¹⁾ 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). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 97/20/CE della Commissione (GU L 125 del 16.5.1997, pag. 2).

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

1. Il 20 maggio 1998, la Commissione ha presentato al Parlamento europeo ed al Consiglio una proposta di direttiva relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, basata sull'articolo 75 del trattato CE [divenuto, a seguito di modifica, articolo 71, paragrafo 1, lettere c) e d)]⁽¹⁾.
2. Il Parlamento europeo ha espresso il suo parere in data 9 febbraio 1999⁽²⁾ e l'ha confermato in prima lettura, nell'ambito della procedura di codecisione, il 16 settembre 1999⁽³⁾.
3. Il Comitato economico e sociale ha espresso il suo parere il 9 settembre 1998⁽⁴⁾.

Il Comitato delle regioni, a seguito della richiesta di consultazione del Consiglio del 25 maggio 1999, ha comunicato, con lettera in data 22 luglio 1999, la sua decisione di rinunciare ad esprimere un parere.

4. Alla luce del parere del Parlamento europeo, il 15 ottobre 1999, la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta modificata⁽³⁾.
5. In data 2 dicembre 1999, il Consiglio ha adottato la sua posizione comune in conformità dell'articolo 251 del trattato CE.

II. OBIETTIVO

La proposta della Commissione è volta a migliorare il livello di sicurezza e di qualità ecologica dei veicoli commerciali pesanti destinati al trasporto di passeggeri e di merci che circolano negli Stati membri, nonché a stabilire una valutazione uniforme della qualità della manutenzione di detti veicoli, dissuadendo i vettori dal ricercare vantaggi concorrenziali utilizzando veicoli non sottoposti ad adeguata manutenzione.

La direttiva 96/96/CE⁽⁵⁾ prevede che i veicoli commerciali pesanti siano soggetti annualmente a un controllo tecnico obbligatorio.

La proposta di direttiva è intesa a completare la normativa introdotta con la direttiva 96/96/CE. Essa prevede l'introduzione, da parte degli Stati membri, di controlli su strada non annunciati, per verificare durante tutto l'anno il livello di manutenzione di una parte rappresentativa dei veicoli commerciali in circolazione. Il campo di applicazione della proposta è più ampio di quello della direttiva 96/96/CE, in quanto comprende tutti i veicoli commerciali che circolano nella rete stradale di uno Stato membro, compresi quelli provenienti da paesi terzi. Secondo la Commissione, il fatto che siano sottoposti a detti controlli anche i veicoli provenienti da paesi terzi è giustificato dalla necessità di assicurare livelli minimi di sicurezza e di protezione dell'ambiente.

⁽¹⁾ GU C 190 del 18.6.1998, pag. 10.

⁽²⁾ GU C 150 del 28.5.1999, pag. 27.

⁽³⁾ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

⁽⁴⁾ GU C 407 del 28.12.1998, pag. 112.

⁽⁵⁾ Direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/52/CE della Commissione (GU L 142 del 5.6.1999, pag. 26).

Il sistema di controllo tecnico su strada proposto consiste in un'ispezione degli elementi più visibili dei sistemi e delle attrezzature di sicurezza e di protezione dell'ambiente di cui sono muniti i veicoli per poter individuare le carenze più evidenti.

Tali controlli possono essere effettuati sulle strade, nei porti, in altri luoghi di sosta dei veicoli o nei depositi degli operatori.

La proposta di direttiva si inserisce nel quadro del programma europeo «auto/oil I», che ha incorporato l'impostazione prevista all'articolo 4, paragrafo 2, secondo trattino, della direttiva 94/12/CE⁽¹⁾ e ha fornito una valutazione obiettiva del complesso di provvedimenti più redditizi nei settori della tecnologia dei veicoli, della qualità dei carburanti, del controllo e della manutenzione nonché dei provvedimenti non tecnici, al fine di ridurre le emissioni dovute ai trasporti su strada.

Conformemente a questa impostazione, la Commissione avrebbe dovuto rendere più severi i requisiti previsti dalla direttiva 96/96/CE; essa ha ritenuto invece più efficace per il momento, dal punto di vista della protezione ambientale, mirare, tramite la presente direttiva, a un maggiore rispetto delle norme esistenti durante tutto l'anno.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Il progetto di direttiva non si scosta, sostanzialmente, dalla proposta della Commissione. Prevede tuttavia talune modifiche, le principali delle quali sono le seguenti:

1. limitazione del campo di applicazione della direttiva ai controlli effettuati sulle pubbliche strade [articolo 2, lettera b)], salvo in caso di controllo più complesso giustificato da un rischio per la sicurezza (articolo 5, paragrafo 2);
2. soppressione, per la realizzazione del controllo tecnico su strada, dell'impostazione progressiva in tre fasi e adozione di un'impostazione più semplice, non necessariamente progressiva (articolo 4).
L'ispettore effettua il controllo tecnico su strada procedendo ad uno, a due o all'insieme dei seguenti controlli:
 - a) un esame visivo delle condizioni di manutenzione del veicolo commerciale fermo;
 - b) un controllo dei documenti attestanti la conformità al controllo tecnico e, se il conducente lo esibisce, di una relazione di controllo tecnico compilata di recente;
 - c) un'ispezione intesa a rivelare difetti di manutenzione, effettuata su uno o più ovvero sulla totalità dei punti di controllo enumerati nell'elenco che figura nell'allegato I, punto 10. Fra detti punti figurano gli impianti di frenatura e le emissioni di gas di scarico, le cui modalità di ispezione sono precisate nell'allegato II.

Si segnala che la parte introduttiva dell'allegato II è stata soppressa, in quanto le disposizioni specifiche relative ad un'ispezione più approfondita su strada riguardano solo la frenatura e le emissioni.

Qualora l'ispettore effettuasse l'ispezione di cui alla lettera c), dovrà prendere in considerazione gli ultimi, e quindi i più recenti, documenti menzionati alla lettera b). Potrà inoltre prendere in considerazione qualsiasi altro certificato di sicurezza rilasciato da un organismo riconosciuto eventualmente presentato dal conducente;

3. tipo di controllo applicabile al veicolo eventualmente soggetto ad un esame più approfondito (articolo 5, paragrafo 2).

⁽¹⁾ Direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore e recante modifica della direttiva 70/220/CEE (GUL 100 del 19.4.1994, pag. 42).

La proposta modificata della Commissione prevede che l'ispettore abbia la possibilità di sottoporre il veicolo commerciale ad un controllo tecnico in un centro di prova riconosciuto, in conformità dell'articolo 2 della direttiva 96/96/CE, allorquando ritenga che l'entità dei difetti di manutenzione del veicolo esiga un esame più approfondito.

La posizione comune del Consiglio prevede che l'ispettore abbia la possibilità di sottoporre il veicolo commerciale ad un controllo tecnico più rigoroso in un centro di prova riconosciuto, situato in prossimità, designato dallo Stato membro in conformità dell'articolo 2 della direttiva 96/96/CE, quando ritenga che l'entità dei difetti di manutenzione del veicolo possa comportare rischi di sicurezza tali da giustificare, in particolare per quanto riguarda la frenatura, un esame più approfondito;

4. possibilità, per il conducente, di potersi sottrarre al controllo stradale in uno dei punti di controllo previsti dal progetto di direttiva, qualora fornisca la prova che un controllo tecnico o un controllo stradale è già stato effettuato nel corso dei tre mesi precedenti (articolo 4, paragrafo 3);
5. applicazione della procedura di comitato, cioè la procedura di regolamentazione anziché la procedura di consultazione (articolo 9)⁽¹⁾;
6. soppressione dell'articolo 9 della proposta modificata della Commissione volto a istituire un regime di sanzioni;
7. introduzione di un modello comune di relazione di controllo tecnico su strada, basato sull'allegato I della proposta della Commissione (allegato I).

Tutte le modifiche della proposta della Commissione previste dalla posizione comune del Consiglio sono state accettate dalla Commissione.

IV. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Emendamenti del Parlamento europeo ripresi dalla Commissione

La Commissione ha ripreso undici dei diciassette emendamenti presentati del Parlamento europeo, di cui dieci alla lettera (emendamenti nn. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 e 17) ed uno nello spirito (emendamento n. 15).

2. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dal Consiglio e ripresi dalla Commissione

Il Consiglio ha accettato, alla lettera, in parte o nello spirito, nove degli undici emendamenti ripresi dalla Commissione:

- nel considerando 10 della posizione comune, l'emendamento n. 1 (questo emendamento si rispecchia parimenti nell'articolo 3, paragrafo 2);
- all'allegato I, l'emendamento n. 3, per la parte relativa alla normalizzazione dei documenti relativi al controllo tecnico su strada (modello di relazione normalizzato).

Questo emendamento è in realtà inteso ad aggiungere all'articolo 3, paragrafo 2, della proposta [articolo 4, paragrafo 1, lettera b) della posizione comune] una disposizione che impone agli Stati membri di normalizzare i documenti attestanti la conformità del veicolo alla normativa tecnica, al fine di evitare problemi linguistici nei controlli tecnici su strada.

⁽¹⁾ Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

Quanto alla normalizzazione del documento relativo al controllo su strada, il Consiglio ha previsto che l'allegato I della posizione comune assuma la forma di un modello comune di relazione di controllo tecnico su strada: i dati richiesti figurano quindi nello stesso punto della relazione, a prescindere dalla lingua utilizzata.

Per quanto riguarda invece la normalizzazione dei documenti attestanti che il veicolo commerciale ha superato un controllo tecnico obbligatorio, il Consiglio ricorda che sono in corso lavori di normalizzazione in ambito ECE/ONU e che la Commissione intende presentare una proposta di modifica della direttiva 96/96/CE che riprenderebbe i risultati dei suddetti lavori. Sarà così normalizzata una grande parte dei documenti relativi ai veicoli commerciali che circolano sul territorio della Comunità, immatricolati in paesi terzi o nella Comunità;

- all'articolo 1, paragrafo 3, l'emendamento n. 4;
- all'articolo 6, l'emendamento n. 6;
- all'articolo 4, paragrafo 3, l'emendamento n. 7;
- all'articolo 3, paragrafo 2, l'emendamento n. 9, prima parte (brevità dell'immobilizzazione del veicolo);
- all'articolo 7, paragrafo 1, l'emendamento n. 10;
- all'articolo 7, paragrafo 2, l'emendamento n. 11;
- all'allegato I, punto 10, l'emendamento n. 15;

Si segnala che l'emendamento n. 17, inteso a riprendere l'emendamento n. 15 all'allegato II, parte introduttiva (fra le verifiche citate a titolo d'esempio), è diventato privo di oggetto. In effetti, la parte introduttiva dell'allegato II non figura nella posizione comune [cfr. punto III.2, lettera c) in appresso].

3. Emendamenti del Parlamento europeo non accolti dal Consiglio

a) *Non ripresi dalla Commissione*

Il Consiglio non ha accolto gli emendamenti nn. 2, 12 e 13.

- L'emendamento n. 2, inteso ad aggiungere all'articolo 3, paragrafo 1, della proposta modificata della Commissione (articolo 4, paragrafo 1, della posizione comune) una disposizione che prevede che la durata e il contenuto del corso di qualificazione dell'ispettore incaricato del controllo tecnico su strada siano determinati secondo la procedura di comitato. Il Consiglio ritiene che non sia necessario esigere che l'ispettore abbia una formazione specifica in materia di controllo tecnico su strada dei veicoli e che l'armonizzazione del contenuto e della durata di detta formazione non rientrino quindi nell'oggetto della posizione comune. D'altro canto, la direttiva 96/96/CE non prevede armonizzazione al riguardo. Inoltre, la procedura di comitato prevista dall'articolo 9 è utilizzata unicamente per l'adattamento dell'allegato I o per l'adeguamento al progresso tecnico delle norme tecniche dell'allegato II.
- L'emendamento n. 12 è inteso ad aggiungere all'articolo 9 della proposta modificata, che impone agli Stati membri di stabilire un regime di sanzioni, una disposizione volta a far sì che le sanzioni adottate dagli Stati membri non comportino eccessive disparità.

Il Consiglio non ha ripreso questo articolo, in quanto ritiene che non sia necessario prevedere nella presente direttiva disposizioni specifiche relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione della direttiva.

- L'emendamento n. 13, prima e terza parte, è volto a ritardare di sei mesi le date di recepimento e di messa in applicazione della direttiva previste all'articolo 10, paragrafo 1, della proposta modificata, in quanto esse sono superate.

L'emendamento n. 13, seconda parte, subordina l'entrata in vigore della direttiva all'adozione da parte degli Stati membri, previa consultazione della Commissione, delle debite disposizioni per quanto riguarda la formazione dei controllori, la disponibilità delle risorse tecniche e umane necessarie per effettuare controlli e l'uniformità delle sanzioni.

Quanto all'emendamento n. 13, prima e terza parte, il Consiglio ritiene preferibile che si preveda, all'articolo 11, paragrafo 1, della posizione comune, una sola data, quella della messa in applicazione della direttiva, e che si fissi tale data rispetto a quella d'entrata in vigore della direttiva.

Quanto all'emendamento n. 13, seconda parte, il Consiglio:

- segnala che non è possibile prevedere in un articolo che la direttiva entri in vigore ad una data precisa e in un altro articolo affermare che la direttiva può entrare in vigore soltanto allorquando gli Stati membri avranno preso determinate disposizioni.

L'articolo 11 della proposta modificata, che non è oggetto di emendamento, nonché l'articolo 12 della posizione comune, fissano in effetti una data precisa di entrata in vigore della direttiva, definita rispetto alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*;

- ritiene che non sia accettabile subordinare l'entrata in vigore della direttiva ad una determinata armonizzazione della formazione degli ispettori, del regime delle sanzioni e delle risorse tecniche e umane necessarie per effettuare i controlli. In conformità del principio di sussidiarietà, gli Stati membri sono liberi di prendere o meno disposizioni in questi settori, in forma armonizzata oppure no.

Il Consiglio non ha accolto gli emendamenti nn. 8 e 16.

- La prima parte dell'emendamento n. 8 è intesa ad aggiungere all'articolo 5, paragrafo 2, una disposizione che permetta all'ispettore di decidere l'immobilizzazione del veicolo, in vista del suo rimorchio immediato in un centro di controllo autorizzato, allorquando egli ritenga che l'entità dei difetti di manutenzione del veicolo presenti un grave rischio per la circolazione.

Il Consiglio ritiene che, quando è evidente che il veicolo costituisce un rischio importante, la misura appropriata sia la soppressione dell'utilizzazione del veicolo e che il rimorchio rientri nell'ambito della responsabilità del proprietario del veicolo, che deve essere libero di determinare il luogo in cui farlo riparare.

La seconda parte dell'emendamento n. 8 riguarda il caso in cui l'entità dei difetti è giudicata sufficientemente importante per rendere necessario un esame più approfondito. In tal caso, il veicolo può essere sottoposto ad un controllo tecnico in un centro di controllo autorizzato e una copia del certificato rilasciato da detto centro viene inviata al servizio di controllo che ha constatato i difetti.

Il Consiglio ritiene preferibile prevedere che il veicolo sia semplicemente sottoposto a un controllo più elaborato e non all'insieme dei controlli richiesti nell'ambito di un controllo tecnico ai sensi della direttiva 96/96/CE. Il Consiglio inoltre ritiene che detto controllo più elaborato debba essere effettuato in un centro situato nelle immediate vicinanze, in modo da ridurre al minimo i costi e i ritardi per i conducenti e per le imprese, come previsto dall'articolo 3, paragrafo 2.

Quanto alla trasmissione della copia del certificato al servizio di controllo, disposizione che non figura nella proposta modificata, il Consiglio ritiene che sia preferibile lasciare agli Stati membri la determinazione delle modalità di informazione del servizio di controllo.

- L'emendamento n. 16 ha lo scopo di riprendere, all'allegato I, punto 16 della proposta modificata, (allegato I, punto 11, della posizione comune) i due casi oggetto dell'emendamento n. 8. L'emendamento n. 16 non è quindi stato accolto dal Consiglio.

D'altro canto, il Consiglio ha ridotto a uno solo il numero dei casi figuranti nell'allegato I, punto 11. In effetti, tenuto conto delle indicazioni che l'ispettore è tenuto a presentare, in conformità del punto 10 dell'allegato I, il Consiglio ha ritenuto che sia sufficiente prevedere al punto 11, quale risultato del controllo, unicamente la sospensione dell'utilizzazione del veicolo che presenta gravi difetti.

Il Consiglio non ha accolto l'emendamento n. 14.

Questo emendamento è inteso ad aggiungere all'allegato, punto 6, una nuova categoria di veicoli sottoposti a controllo tecnico su strada, e cioè i veicoli utilizzati per il trasporto di animali. In effetti, il Parlamento europeo ha giudicato che questa categoria di veicoli debba essere oggetto di un controllo separato, data la necessità di tener conto delle caratteristiche supplementari quali la temperatura nello scompartimento destinato al trasporto e il buon funzionamento della passerella di carico.

Il Consiglio ha giudicato che, secondo la proposta modificata della Commissione, la direttiva dovrebbe istituire controlli tecnici su strada soltanto per le categorie di veicoli contemplate nella direttiva 96/96/CE, senza prendere in considerazione l'utilizzazione del veicolo. La verifica del rispetto delle normative tecniche applicabili al trasporto di animali non rientra nell'oggetto della presente direttiva, in quanto si tratta di una direttiva particolare, che rientra nel quadro della direttiva 96/96/CE da cui riprende, letteralmente o nello spirito, i punti di controllo e le modalità per effettuare i controlli previsti.

b) *Ripresi dalla Commissione*

Il Consiglio non ha accolto l'emendamento n. 5, volto a precisare, all'articolo 4, paragrafo 1, della proposta modificata (articolo 3, paragrafo 1, della posizione comune), che è di concerto e previa consultazione della Commissione che gli Stati membri debbono istituire i controlli tecnici su strada non annunciati, previsti dalla direttiva. Il Consiglio segnala l'eccessivo onere amministrativo che deriverebbe dall'accettazione di questo emendamento, nonché le difficoltà che l'eventuale pianificazione dei controlli potrebbe comportare, anche a livello nazionale.

Il Consiglio ritiene sufficiente che, in applicazione dell'articolo 6, gli Stati membri comunichino alla Commissione, e la Commissione al Parlamento europeo, i dati relativi ai controlli effettuati e che, in applicazione dell'articolo 7, gli Stati membri si accordino assistenza reciproca per l'applicazione della direttiva.

Il Consiglio non ha accolto la seconda parte dell'emendamento n. 9, che prevede che i tempi di immobilizzazione di un veicolo siano soggetti a un controllo statistico.

Si ricorda che la prima parte di questo emendamento è contemplata nell'articolo 3, paragrafo 2, della posizione comune (cfr. sopra punto IV.2).

Il Consiglio ritiene che l'attuazione di un siffatto controllo statistico costituisca un onere amministrativo eccessivo.
