



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 luglio 2013 (25.07)
(OR. en)**

11618/13

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0186 (COD)**

**CODEC 1615
TRANS 358
PE 316**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE
- Risultati dei lavori del Parlamento europeo
(Strasburgo, 1 - 4 luglio 2013)

I. INTRODUZIONE

La relatrice, Olga SEHNALOVA (S&D - CZ), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente 73 emendamenti (emendamenti 1-73) alla proposta di regolamento.

Il gruppo politico S&D ha presentato quattro ulteriori emendamenti (emendamenti 74 - 77);

II. DISCUSSIONE

Cfr. nota informativa, doc. 11619/13, concernente la discussione congiunta sui controlli tecnici svoltasi il 1° luglio 2013.

III. VOTAZIONE

Nella votazione che ha avuto luogo il 2 luglio 2013 il Parlamento ha adottato 66 emendamenti (emendamenti 1 - 20, 28 - 35, 37, 39 - 50, 52 - 73, 75 - 77), il cui testo è allegato alla presente nota.

La votazione della risoluzione legislativa è stata rimandata ad una sessione successiva e non si è pertanto conclusa la prima lettura. La questione è stata rinviata alla commissione per i trasporti e il turismo, conformemente all'articolo 57, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento europeo e al fine di avviare i negoziati con il Consiglio.

Controlli dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione *I**

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 2 luglio 2013, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))¹

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio per garantire che i veicoli siano tenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. *Occorre* che tale regime comprenda controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e controlli tecnici su strada per i veicoli adibiti ad attività commerciali di trasporto su strada, nonché disposizioni relative alla procedura di immatricolazione per garantire *che* i veicoli che *pongono* un rischio immediato alla sicurezza stradale *non possano circolare*.

Emendamento

(3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio per garantire che i veicoli siano tenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. Tale regime *dovrebbe comprendere* controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e controlli tecnici su strada per i veicoli adibiti ad attività commerciali di trasporto su strada, nonché disposizioni relative alla procedura di immatricolazione. ***Il controllo periodico dovrebbe costituire lo strumento principale per garantire l'idoneità alla circolazione. I controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali dovrebbero essere solo complementari ai controlli periodici e interessare i veicoli circolanti che rappresentano un rischio immediato alla sicurezza stradale.***

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) *Numerose* norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli sono stati

Emendamento

(4) *Svariate* norme tecniche, requisiti sulla sicurezza dei veicoli ***e norme ambientali***

¹ La questione è stata rinviata alla commissione competente per un nuovo esame conformemente all'articolo 57, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento del Parlamento (A7-0207/2013).

adottati nell'Unione. Tuttavia, è necessario garantire, mediante un regime di controlli su strada a sorpresa, che i veicoli continuino *a soddisfare le norme di sicurezza* anche dopo l'immissione sul mercato, per tutto il loro ciclo di vita.

sono stati adottati nell'Unione. Tuttavia, è necessario garantire, mediante un regime di controlli *tecnici* su strada a sorpresa, che i veicoli continuino *a essere tecnicamente idonei alla circolazione* anche dopo l'immissione sul mercato, per tutto il loro ciclo di vita.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) Dato che, come mostrato dalla relazione della Commissione sull'attuazione della direttiva 200/30/CE, numerosi veicoli sottoposti a controlli tecnici non presentano alcuna anomalia, la selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico dovrebbe basarsi sul profilo di rischio degli operatori e concentrarsi sui soggetti ad alto rischio al fine di ridurre l'onere per gli operatori che eseguono una manutenzione corretta dei loro veicoli.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

Emendamento

(6) Occorre attuare i controlli stradali per mezzo di un sistema di classificazione del rischio. Gli Stati membri possono valersi del sistema di classificazione del rischio istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio.

*(6) È opportuno **pertanto** attuare i controlli **tecnici** su strada per mezzo di un sistema di classificazione del rischio **basato sul numero e la gravità delle carenze riscontrate nei veicoli gestiti da ciascuna impresa quali dichiarate nei certificati standard di idoneità alla circolazione e nelle relazioni di controllo tecnico su strada.***

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Tenendo presente il volume di traffico dei veicoli commerciali tra gli Stati membri, e per evitare qualsiasi discriminazione basata sul paese di immatricolazione del veicolo, il sistema di classificazione del rischio dovrebbe essere applicato in tutta l'Unione e basarsi su un livello adeguato di armonizzazione tra tutti gli Stati membri in materia di controlli tecnici e controlli su strada periodici.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada ha istituito il registro europeo dell'impresa di trasporto su strada (ERRU). Il registro permette l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto in tutta l'Unione, nel rispetto delle regole dell'Unione relative alla protezione dei dati a carattere personale. L'utilizzazione di un tale sistema, gestito dall'autorità competente di ciascuno Stato membro, facilita la cooperazione tra gli Stati membri e riduce i costi legati ai controlli tanto per coloro che sono ad essi soggetti quanto per gli organi amministrativi.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

(7 bis) I veicoli agricoli con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h sono in alcuni casi utilizzati per sostituire i veicoli pesanti per finalità di trasporto di merci su strada. È importante garantire che qualora i veicoli agricoli siano utilizzati in questo modo ricevano lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici su strada.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Al fine di evitare inutili oneri e costi amministrativi e di migliorare l'efficienza dei controlli, **occorre intervenire** in via prioritaria sui veicoli gestiti da *imprese* che non adempiono alle norme di sicurezza stradale e ambientali, **mentre è opportuno** che i veicoli di gestori responsabili e rispettosi delle norme di sicurezza e oggetto di manutenzione adeguata siano controllati con minore frequenza.

Emendamento

(10) Al fine di evitare inutili oneri e costi amministrativi e di migliorare l'efficienza dei controlli, **le autorità nazionali competenti dovrebbero avere la possibilità di decidere che si intervenga** in via prioritaria sui veicoli gestiti da *soggetti* che non adempiono alle norme di sicurezza stradale e ambientali, **e** che i veicoli utilizzati da gestori responsabili e rispettosi delle norme di sicurezza e oggetto di manutenzione adeguata siano controllati con minore frequenza.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È opportuno che i controlli tecnici su strada consistano di ispezioni iniziali e, ove necessario, di controlli più approfonditi. In entrambi i casi i controlli *devono* riguardare tutte le pertinenti parti e sistemi dei veicoli. Per realizzare prove più armonizzate per tutti i possibili elementi, *occorre* introdurre metodi di prova ed

Emendamento

(11) È opportuno che i controlli tecnici su strada consistano di ispezioni iniziali e, ove necessario, di controlli più approfonditi. In entrambi i casi i controlli *dovrebbero* riguardare tutte le pertinenti parti e sistemi dei veicoli, **compresa la fissazione del carico**. Per realizzare prove più armonizzate per tutti i possibili elementi, è

esempi di carenze, con le relative valutazioni, a seconda della gravità dei casi.

opportuno introdurre metodi di prova ed esempi di carenze, con le relative valutazioni, a seconda della gravità dei casi. ***Dovrebbe essere incoraggiato il ricorso a norme per quanto riguarda la fissazione del carico e la relativa valutazione.***

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) Poiché la corretta prestazione degli pneumatici è strettamente correlata alla loro pressione di gonfiaggio, è opportuno considerare di estendere ai veicoli commerciali la dotazione obbligatoria di sistemi di controllo della pressione degli pneumatici, a norma del regolamento UNECE (Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa) n. 64.02, e, se del caso, il funzionamento di tali sistemi dovrebbe essere verificato durante i controlli tecnici su strada.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 11 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 ter) Gli Stati membri possono verificare la fissazione del carico durante i controlli tecnici stradali conformemente alle norme esistenti. Il risultato di tali controlli non dovrebbe essere introdotto nel sistema di classificazione del rischio fino a quando le disposizioni relative alla fissazione del cargo non siano armonizzate a livello dell'Unione. In attesa di tale armonizzazione, è opportuno incoraggiare, a fini di valutazione, l'utilizzazione delle norme europee e degli orientamenti europei relativi alle migliori prassi in materia di fissazione del carico

per il trasporto stradale.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) In numerosi Stati membri le relazioni dei controlli tecnici su strada sono elaborate per via elettronica. In tali casi ***occorre consegnare al conducente una stampa*** della relazione di controllo. È ***necessario*** trasferire tutti i dati e le informazioni raccolti durante i controlli su strada a un repertorio comune dello Stato membro per facilitarne il trattamento e consentire il trasferimento delle informazioni senza ***ulteriori oneri amministrativi***.

Emendamento

(12) In numerosi Stati membri le relazioni dei controlli tecnici su strada sono elaborate per via elettronica. In tali casi ***è importante avvalersi pienamente dei benefici della comunicazione elettronica ed è opportuno ridurre al minimo le stampe*** della relazione di controllo. È ***opportuno*** trasferire tutti i dati e le informazioni raccolti durante i controlli su strada a un repertorio comune dello Stato membro per facilitarne il trattamento e consentire il trasferimento delle informazioni senza ***alcun ulteriore onere amministrativo***.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) L'impiego di unità mobili di controllo riduce i ritardi e i costi a carico degli operatori consentendo di effettuare controlli più approfonditi direttamente su strada. ***In alcuni casi***, si può ricorrere a centri di controllo per lo svolgimento di controlli più approfonditi.

Emendamento

(13) L'impiego di unità mobili di controllo riduce i ritardi e i costi a carico degli operatori consentendo di effettuare controlli più approfonditi direttamente su strada. Si può ricorrere a centri di controllo per lo svolgimento di controlli più approfonditi ***se sono ubicati nelle vicinanze***.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Il personale che esegue i controlli su strada iniziali dovrebbe avere

competenze adeguate per effettuare ispezioni visive in maniera efficace.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(14 bis) È opportuno che alle imprese o ai conducenti non venga imposto il pagamento di un diritto per l'esecuzione di un controllo tecnico iniziale su strada. Tuttavia, al fine di attenuare i costi derivanti dall'uso di attrezzature tecniche per un'ispezione più dettagliata su strada da parte di un'unità di controllo mobile o in un centro di controllo tecnico nelle vicinanze, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di chiedere il pagamento di un diritto nel caso vengano riscontrate carenze gravi o pericolose indicanti che l'impresa che utilizza il veicolo non ha ottemperato alla sua responsabilità di mantenere il medesimo in condizioni idonee alla circolazione. Al fine di limitare l'onere finanziario per tali imprese, l'importo del diritto non dovrebbe superare quello applicabile a un controllo tecnico periodico per un veicolo della medesima categoria. Tutti i proventi o gli introiti derivanti dall'applicazione di questi diritti dovrebbero essere utilizzati per aumentare la sicurezza stradale.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) Al fine di garantire un efficiente scambio di informazioni fra Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro disponga di un singolo organismo che funga da punto di contatto per le comunicazioni con le altre autorità competenti pertinenti. È *auspicabile* che

(16) Al fine di garantire un efficiente scambio di informazioni fra Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro disponga di un singolo organismo che funga da punto di contatto per le comunicazioni con le altre autorità competenti pertinenti. È *opportuno* che tale

l'organismo *in questione* compili anche le pertinenti statistiche. È inoltre *necessario* che gli Stati membri attuino una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possono designare un unico organismo. *Occorre* che le autorità competenti in ciascuno Stato membro *stabiliscano* procedure per definire limiti temporali e contenuti in merito alle informazioni da inoltrare.

organismo compili anche le pertinenti statistiche, ***in particolare in relazione alle categorie di veicoli commerciali controllati durante i controlli tecnici su strada nonché al numero e al tipo di carenze riscontrate e alla loro gravità.*** È inoltre *opportuno* che gli Stati membri attuino una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possono designare un unico organismo. Le autorità competenti in ciascuno Stato membro *dovrebbero stabilire* procedure per definire limiti temporali e contenuti in merito alle informazioni da inoltrare.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) Per consentire il monitoraggio del regime di controllo su strada applicato nell'Unione, è opportuno che gli Stati membri comunichino alla Commissione ***due volte all'anno*** i risultati dei controlli su strada effettuati. Occorre che la Commissione riferisca i dati raccolti al Parlamento europeo.

Emendamento

(17) Per consentire il monitoraggio del regime di controllo su strada applicato nell'Unione, è opportuno che gli Stati membri comunichino alla Commissione, ***entro il 31 marzo, con cadenza biennale,*** i risultati dei controlli su strada effettuati. È opportuno che la Commissione riferisca i dati raccolti al Parlamento europeo.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) Per ridurre al minimo la perdita di tempo per le imprese e i conducenti e per aumentare l'efficienza complessiva, è opportuno incoraggiare l'esecuzione dei controlli tecnici su strada congiuntamente a verifiche della conformità con la legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada, in particolare il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo

all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada¹, la direttiva 2006/22/CE e il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada².

¹ *GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.*

² *GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.*

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento stabilisce un regime di controlli su strada dei veicoli commerciali *circolanti* nel territorio degli Stati membri.

Emendamento

1. Il presente regolamento stabilisce un regime di controlli *tecnici* su strada *dell'idoneità alla circolazione* dei veicoli commerciali *operanti* nel territorio degli Stati membri.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. *I controlli tecnici su strada sono effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sul paese in cui il veicolo commerciale in questione è immatricolato o è stato messo in circolazione.*

Emendamento 75

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti

categorie definite dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio:

– veicoli a motore utilizzati per il trasporto di persone aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente – categorie di veicoli M2 e M3,

– veicoli a motore *aventi almeno quattro ruote*, utilizzati *essenzialmente* per il trasporto su strada di merci e con una massa massima consentita che non supera 3 500 kg – categoria di veicolo N1,

– veicoli a motore utilizzati per il trasporto di merci e con una massa massima consentita che supera 3 500 kg – categorie di veicoli N2 e N3,

– *rimorchi e semirimorchi con una massa massima consentita che non supera 3 500 kg – categorie di veicoli O1 e O2,*

– *rimorchi e semirimorchi con una massa massima consentita che supera 3 500 kg – categorie di veicoli O3 e O4.*

categorie definite dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio *e dalla direttiva 3003/37/CE:*

– veicoli a motore *e qualsiasi rimorchio annesso* utilizzati per il trasporto di persone aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente – categorie di veicoli M2 e M3,

– veicoli a motore *e qualsiasi rimorchio annesso* utilizzati per il trasporto su strada di merci e con una massa massima consentita che non supera 3 500 kg – categoria di veicolo N1,

– veicoli a motore *e qualsiasi rimorchio annesso* utilizzati per il trasporto di merci e con una massa massima consentita che supera 3 500 kg – categorie di veicoli N2 e N3,

– *trattori a ruote della categoria T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada e con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.*

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 6

Testo della Commissione

(6) “veicolo commerciale”, un veicolo a motore e il suo rimorchio destinato al trasporto di merci o di passeggeri *a fini professionali*;

Emendamento

6) "veicolo commerciale", un veicolo a motore e il suo rimorchio destinato al trasporto di merci o di passeggeri *per il trasporto di merci su strada a titolo oneroso*;

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 9

Testo della Commissione

(9) “controllo su strada”, un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale ***circolante su vie aperte al traffico pubblico nel territorio di uno Stato membro***, effettuato dalle autorità o sotto la loro supervisione diretta;

Emendamento

9) “controllo ***tecnico*** su strada”, un controllo tecnico su strada a sorpresa di un veicolo commerciale ***e della fissazione del suo carico***, effettuato dalle autorità o sotto la loro supervisione diretta ***mentre il veicolo circola su vie aperte al traffico pubblico nel territorio di uno Stato membro***;

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 10

Testo della Commissione

(10) “controllo tecnico”, ***una verifica volta ad accertare che le parti e componenti di un veicolo siano conformi*** alle sue caratteristiche ambientali e di sicurezza al momento dell’omologazione, della prima immatricolazione o *dell’immissione* in servizio o *al momento* dell'ammodernamento;

Emendamento

10) "controllo tecnico", ***un'ispezione per accertare che un veicolo sia sicuro al fine di essere utilizzato sulla rete stradale pubblica e conforme*** alle caratteristiche di sicurezza e ambientali ***richieste*** al momento dell’omologazione, della prima immatricolazione, *dell’entrata* in servizio o dell'ammodernamento;

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 11

Testo della Commissione

(11) “autorità competente”, un’autorità o un organismo pubblico ***responsabile*** della gestione del sistema ***nazionale*** di controlli su strada.

Emendamento

11) "autorità competente", un'autorità o un organismo pubblico ***a cui lo Stato membro affida la responsabilità*** della gestione del sistema di controlli su strada, ***ivi incluso, se del caso, lo svolgimento di controlli tecnici su strada***;

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

12 bis) "impresa": ogni persona fisica o giuridica, associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o altro organismo ufficiale, dotato di propria personalità giuridica o facente capo a un organismo che ne è dotato, che effettua trasporti su strada, sia per conto terzi che per conto proprio;

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

14 bis) "controllo della sicurezza", un esame visivo, operativo e funzionale condotto su telaio e sospensioni, dispositivi di collegamento, sterzo, pneumatici, ruote e impianto di frenatura del veicolo commerciale;

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 14 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

14 ter) "centro di controllo", un organismo o soggetto pubblico o privato autorizzato da uno Stato membro ad eseguire controlli tecnici;

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 14 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

14 quater) "operatore", la persona fisica o giuridica che fa circolare il veicolo in qualità di proprietario o che è autorizzata

dal proprietario a farlo circolare;

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 5

Testo della Commissione

Ciascuno Stato membro effettua in ogni anno civile un numero **complessivo** di controlli su strada iniziali **pari** almeno al 5% del totale dei veicoli di cui all'**articolo 3, punto 1**, immatricolati sul suo territorio.

Emendamento

Ciascuno Stato membro effettua in ogni anno civile un numero **adeguato** di controlli su strada iniziali.

Il numero totale di controlli iniziali corrisponde almeno al 5% del totale dei ***seguenti*** veicoli ***commerciali*** di cui all'***articolo 2, paragrafo 1***, immatricolati sul suo territorio:

– ***veicoli a motore utilizzati per il trasporto di persone aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente – categorie di veicoli M2 e M3,***

– ***veicoli a motore destinati al trasporto di merci la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg – veicoli delle categorie N2 e N3,***

– ***rimorchi e semirimorchi con una massa massima consentita che supera 3 500 kg – categorie di veicoli O3 e O4.***

Almeno il 5% dei veicoli commerciali che non siano immatricolati sul suo territorio ma che vi circolino devono essere controllati in modo proporzionale.

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 6

Testo della Commissione

1. È introdotto a livello **nazionale** un sistema di classificazione del rischio **per i controlli su strada** basato sul numero e sulla gravità delle carenze rilevate nei veicoli **gestiti da singole imprese**. Il

Emendamento

1. ***Onde migliorare l'efficacia dei controlli tecnici stradali, è*** introdotto a livello ***dell'Unione*** un sistema di classificazione del rischio basato sul numero e sulla gravità delle carenze rilevate nei veicoli

sistema di classificazione del rischio è gestito dall'autorità competente *dello* Stato membro.

2. A ciascuna impresa identificata nel sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada è attribuito un profilo di rischio sulla base dei criteri *di cui* all'allegato I.

Le imprese sono classificate nei seguenti profili di rischio:

- rischio elevato,
- rischio medio;
- rischio modesto.

commerciali durante i controlli tecnici periodici e i controlli tecnici stradali. Il sistema di classificazione del rischio è *basato su un registro elettronico nazionale interconnesso in tutta l'Unione* e gestito dall'autorità competente *di ciascuno* Stato membro.

Tre anni dopo l'entrata in vigore del regolamento n. XX del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/CE, i certificati di controllo tecnico e le relazioni di controllo su strada rispettano un formato standardizzato a livello dell'Unione europea.

2. *Dopo la data di cui al paragrafo 1, a* ciascuna impresa identificata nel sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada è attribuito un profilo di rischio sulla base dei *seguiti* criteri, *in conformità dell'allegato I:*

- *numero di carenze*
- *gravità delle carenze*
- *numero di controlli o prove*
- *fattore tempo.*

Le imprese sono classificate nei seguenti profili di rischio:

- rischio elevato,
- rischio medio;
- rischio modesto.

Per permettere alle imprese di migliorare il loro profilo di rischio, nel determinare la loro classe di rischio si tiene conto dei dati di conformità ai requisiti di idoneità alla circolazione evidenziati dai controlli tecnici volontari e periodici del veicolo effettuati dalle imprese con la seguente periodicità:

- *veicoli di categoria N2 con massa massima autorizzata superiore a 7,5 t: la prima volta, 42 mesi dopo la data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni 6 mesi a decorrere dall'ultimo controllo tecnico eseguito;*

– *Veicoli di categoria N3: la prima volta, 30 mesi dopo la data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni 6 mesi a decorrere dall'ultimo controllo tecnico eseguito;*

– *veicoli di categoria O4: la prima volta, 30 mesi dopo la data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni 6 mesi a decorrere dall'ultimo controllo tecnico eseguito;*

3. Ai fini dell'attuazione del sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada, gli Stati membri *possono impiegare* il sistema di classificazione del rischio istituito *ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.*

3. Ai fini dell'attuazione del sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada, gli Stati membri *impiegano* il sistema di classificazione del rischio istituito *dal regolamento (CE) n. 1071/2009.*

Il sistema di classificazione del rischio dovrà contenere i dati relativi all'idoneità alla circolazione dei veicoli di cui all'articolo 2 quattro anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I conducenti di un veicolo immatricolato in uno Stato membro conservano a bordo il certificato *di controllo tecnico* relativo all'ultimo controllo tecnico e la relazione dell'ultimo controllo su strada, se disponibili.

Emendamento

1. I conducenti di un veicolo immatricolato in uno Stato membro conservano a bordo il certificato di *idoneità alla circolazione* relativo all'ultimo controllo tecnico e la relazione dell'ultimo controllo su strada, se disponibili. *Se il certificato e la relazione sono disponibili in formato elettronico nello Stato membro del veicolo, le autorità non possono chiedere che copie cartacee siano tenute a bordo del veicolo.*

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Le *singole* imprese garantiscono che i veicoli da esse utilizzati siano sempre tecnicamente idonei a circolare.

Emendamento

3. Le imprese ***che utilizzano veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento*** garantiscono che i veicoli da esse utilizzati siano sempre tecnicamente idonei a circolare ***e che siano conservati a bordo l'originale o una copia certificata conforme del certificato di idoneità alla circolazione nonché un attestato del superamento del controllo rilasciata conformemente all'articolo 10 del regolamento XX [relativo ai controlli tecnici periodici] in seguito all'ultimo controllo tecnico.***

Emendamento 41

**Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Le singole imprese garantiscono che i veicoli da esse utilizzati siano sempre tecnicamente idonei a circolare.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 42

**Proposta di regolamento
Articolo 9**

Testo della Commissione

Nell'identificare veicoli da sottoporre a un controllo su strada, gli ispettori selezionano in via prioritaria veicoli gestiti da imprese aventi un profilo di rischio elevato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2. Altri veicoli possono essere selezionati per un controllo ove si sospetti che essi presentino un rischio alla sicurezza stradale.

Emendamento

Nell'identificare veicoli da sottoporre a un controllo su strada, gli ispettori ***possono selezionare*** in via prioritaria, ***qualora lo Stato membro lo decida,*** veicoli gestiti da imprese aventi un profilo di rischio elevato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2. Altri veicoli possono essere selezionati per un controllo ove si sospetti che essi presentino un rischio alla sicurezza stradale.

Emendamento 43

**Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 2**

Testo della Commissione

In ogni controllo su strada iniziale svolto su un veicolo, l'ispettore:

a) controlla il certificato di *controllo tecnico e la* relazione di controllo su strada, *se disponibile*, tenuti a bordo a norma dell'articolo 7, paragrafo 1;

b) procede a una valutazione visiva delle condizioni del veicolo e del suo carico.

Emendamento

In ogni controllo su strada iniziale svolto su un veicolo, l'ispettore:

a) controlla il certificato di *idoneità alla circolazione corrispondente all'ultimo controllo tecnico, l'attestato di superamento del controllo rilasciato conformemente all'articolo 10 del regolamento XX [relativo ai controlli tecnici periodici] e, se disponibile, l'ultima* relazione di controllo su strada, tenuti a bordo a norma dell'articolo 7, paragrafo 1;

b) procede a una valutazione visiva delle condizioni *tecniche* del veicolo.

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) può effettuare un controllo di conformità riguardo a qualsiasi altro requisito normativo relativo al funzionamento di un veicolo commerciale nell'Unione.

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2 – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– telaio e sospensioni,

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

– assi, ruote, pneumatici e sospensioni,

– ruote e pneumatici,

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2 – trattino 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– *impianto di frenatura,*

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2 – trattino 4

Testo della Commissione

Emendamento

– effetti nocivi.

– effetti nocivi: *rumori ed emissioni del gas di scarico.*

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

Il controllo di ciascuno di questi ambiti copre *almeno uno degli* elementi di cui all'allegato II, pertinenti per gli ambiti in questione, *e può coprirli tutti.*

Il controllo di ciascuno di questi ambiti copre *tutti gli* elementi di cui all'allegato II *che siano considerati necessari e* pertinenti per gli ambiti in questione.

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 4

Testo della Commissione

Emendamento

Inoltre, l'ispettore può controllare altri ambiti di ispezione di cui *al punto 1* dell'allegato II, coprendo *uno, svariati o* tutti gli elementi di cui al medesimo allegato.

Inoltre, *ogniquale volta necessario a causa del potenziale rischio per la sicurezza,* l'ispettore può controllare altri ambiti di ispezione di cui *al parte 1* dell'allegato II, coprendo tutti gli elementi di cui al medesimo allegato *che siano considerati necessari e pertinenti per gli ambiti in questione.*

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 5

Testo della Commissione

Qualora il certificato di controllo tecnico o una relazione di controllo su strada **dimostri** che uno degli **ambiti** di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante **il mese che precede**, l'ispettore non **lo** controlla se non è **motivato a farlo** da un'evidente carenza.

Emendamento

Qualora il certificato di controllo tecnico **relativo all'ultimo test di idoneità alla circolazione, un controllo tecnico volontario periodico del veicolo** o una relazione di controllo su strada **dimostrino** che uno degli **elementi** di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante **i tre mesi che precedono**, l'ispettore non controlla **l'elemento in questione** se **l'ispezione** non è **motivata** da un'evidente carenza.

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Qualora i controlli debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico, **il luogo del controllo su strada iniziale non è fissato a più di 10 km di distanza da detto** centro.

Emendamento

2. Qualora i controlli debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico, **essi devono essere realizzati nel minor tempo possibile e nel centro più vicino.**

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Le unità mobili di controllo dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo su strada, compreso almeno l'equipaggiamento necessario per valutare la condizione dei freni, dello sterzo, **della sospensione e** delle emissioni del veicolo.

Emendamento

3. Le unità mobili di controllo dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo su strada, compreso almeno l'equipaggiamento necessario per valutare la condizione dei freni, dello sterzo, **delle sospensioni, delle emissioni e del peso** del veicolo.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2 – trattino 3

Testo della Commissione

– carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale: in questo caso il veicolo **non può essere utilizzato** su strada **per nessun motivo**.

Emendamento

– carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale: in questo caso **è giustificato il divieto, da parte dello Stato membro interessato o delle sue autorità competenti, di utilizzare** il veicolo su strada.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 13

Testo della Commissione

Articolo 13

Norme specifiche per il controllo della fissazione del carico

L'ispettore può sottoporre un veicolo all'ispezione della fissazione del carico a **norma dell'allegato IV. Le procedure in merito alle conseguenze di cui all'articolo 14 si applicano anche in caso di carenze gravi o pericolose della fissazione del carico.**

Emendamento

Articolo 13

Controllo della fissazione del carico

Gli ispettori possono sottoporre un veicolo all'ispezione della fissazione del carico **conformemente alle norme in vigore. Il risultato di tale controllo non deve essere introdotto nel sistema di classificazione del rischio fino a quando le norme sulla fissazione del carico non siano armonizzate a livello dell'Unione.**

Entro ... [allineare alla data di cui all'articolo 18 bis della proposta di regolamento relativa ai controlli tecnici periodici], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul livello di armonizzazione in materia di fissazione del carico nel trasporto stradale, sul relativo controllo stradale e sul risultato di un'analisi dei metodi rivolti ad assicurare che le imprese che utilizzano il veicolo, gli spedizionieri, i commissionari di trasporto, i caricatori e altri operatori pertinenti implicati nel trattamento del carico ottemperino effettivamente ai requisiti in materia di

fissazione del carico.

La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

Emendamento 56

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ogni carenza grave riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito è corretta senza indugio **nelle immediate vicinanze del** luogo in cui si è svolto il controllo.

Emendamento

1. Ogni carenza grave riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito è corretta senza indugio **in un sito più vicino possibile al** luogo in cui si è svolto il controllo **iniziale o il controllo più approfondito, e dotato dell'apparecchiatura necessaria.**

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione

3. L'ispettore non autorizza l'utilizzazione di un veicolo classificato con carenze pericolose prima che tali carenze siano state corrette nel luogo in cui si è svolto il controllo. L'ispettore **può autorizzare** l'utilizzazione del veicolo in questione per consentirgli di recarsi presso l'officina meccanica più vicina in cui dette carenze possano essere corrette, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato alla sicurezza **dei suoi** occupanti o di altri utenti della strada.

Emendamento

3. L'ispettore non autorizza l'utilizzazione di un veicolo classificato con carenze pericolose prima che tali carenze siano state corrette nel luogo in cui si è svolto il controllo **o presso una delle officine più vicine. Se sono rilevate carenze nelle parti di un veicolo di cui all'articolo 10, paragrafo 2,** l'ispettore **autorizza** l'utilizzazione del veicolo in questione per consentirgli di recarsi presso l'officina meccanica più vicina in cui dette carenze possano essere corrette, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato alla sicurezza **degli** occupanti **del veicolo** o di altri utenti della strada.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

L'ispettore può autorizzare che il veicolo classificato con carenze pericolose sia portato direttamente al luogo più vicino in cui sia possibile ripararlo o sottoporlo al fermo amministrativo.

Emendamento

L'ispettore può autorizzare che il veicolo classificato con carenze pericolose sia portato direttamente al luogo più vicino **possibile** in cui sia possibile ripararlo o sottoporlo al fermo amministrativo.

Emendamento 59

**Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. L'ispettore comunica all'autorità competente i risultati dei controlli su strada più approfonditi entro un termine ragionevole successivo ai controlli in questione. L'autorità competente **conserva** tali informazioni per 36 mesi dalla data di ricezione.

Emendamento

2. L'ispettore comunica **per via elettronica** all'autorità competente i risultati dei controlli su strada più approfonditi entro un termine ragionevole successivo ai controlli in questione. L'autorità competente **introduce** tali informazioni **nel registro nazionale di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 e le conserva** per 36 mesi dalla data di ricezione.

Emendamento 60

**Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. I risultati di un controllo su strada sono trasmessi all'ente responsabile dell'immatricolazione del veicolo.

Emendamento

3. I risultati di un controllo su strada sono trasmessi **per via elettronica** all'ente responsabile dell'immatricolazione del veicolo, **al proprietario del veicolo e, nel caso di veicoli immatricolati in un altro Stato membro, attraverso l'utilizzazione dell'ERRU, come previsto nel regolamento (CE) n. 1071/2009.**

Emendamento 61

**Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

1. Ove carenze gravi o pericolose siano rilevate in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui avviene il controllo, in particolare se portano al divieto di utilizzare il veicolo, il punto di contatto comunica all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo.

Le informazioni trasmesse contengono gli elementi della relazione di controllo su strada di cui all'allegato VI.

La Commissione adotta norme dettagliate in merito alle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione a norma della procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

Emendamento 62

**Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 2 – comma 2**

Testo della Commissione

L'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo comunica *allo* Stato membro in cui si è svolto il controllo i provvedimenti adottati.

Emendamento 63

**Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

Emendamento

1. Ove carenze gravi o pericolose siano rilevate in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui avviene il controllo, in particolare se portano al divieto di utilizzare il veicolo, il punto di contatto comunica all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo.

Lo Stato membro di immatricolazione tiene conto di tali informazioni al momento di classificare le imprese ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2.

Tali informazioni contengono gli elementi della relazione di controllo su strada di cui all'allegato VI, ***sono presentate in un formato standardizzato e comunicate attraverso il registro elettronico nazionale di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.***

La Commissione adotta norme dettagliate in merito alle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione a norma della procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

Emendamento

L'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo comunica ***all'autorità competente dello*** Stato membro in cui si è svolto il controllo i provvedimenti adottati ***e introduce le informazioni nell'ERRU.***

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Qualora siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il nome dell'impresa di gestione è comunicato al punto di contatto in conformità dell'articolo 16.

Emendamento 64

**Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. Lo Stato membro di immatricolazione fornisce informazioni all'autorità che esegue un controllo tecnico su strada in merito al profilo di rischio dell'impresa il cui veicolo è sottoposto a ispezione. Tali informazioni sono fornite per via elettronica entro un termine ragionevole. La Commissione adotta atti di esecuzione riguardanti norme dettagliate sulle procedure per la fornitura di tali informazioni alle autorità in questione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

Emendamento 65

**Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 2 – comma 2**

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione **riferisce** i dati raccolti **al Parlamento europeo**.

La Commissione **trasmette al Parlamento europeo una relazione che riassume** i dati raccolti.

Emendamento 66

**Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. La delega di potere di cui all'articolo 21 è *conferita* alla Commissione per un periodo **indeterminato** [a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 21 è *conferito* alla Commissione per un periodo **di cinque anni** [a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento]. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

Emendamento 67

**Proposta di regolamento
Articolo 24 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. Le norme *istituite a norma* del paragrafo 1 comprendono sanzioni per il caso in cui un conducente o un operatore rifiutino di collaborare con l'ispettore e **di correggere carenze rilevate durante un controllo.**

Emendamento

2. Le norme *stabilite in conformità* del paragrafo 1 comprendono sanzioni per il caso in cui un conducente o un operatore rifiutino di collaborare con l'ispettore e **utilizzino illegalmente il veicolo in violazione dell'articolo 14.**

Emendamento 68

**Proposta di regolamento
Allegato II – parte 2 – elemento 5.2.2 – lettera d bis (nuova)**

Testo della Commissione

5.2.2. Ruote Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota

Emendamento del Parlamento

5.2.2. Ruote Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota

d bis) Ruota non compatibile con il mozzo della ruota

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 2 – elemento 5.2.3 – colonna 2: Metodo

Testo della Commissione

5.2.3
Pneumatici Esame visivo di tutto il pneumatico
 muovendo avanti e indietro il veicolo

Emendamento del Parlamento

5.2.3
Pneumatici Esame visivo di tutto il pneumatico
 muovendo avanti e indietro il veicolo

***Misurare la pressione degli pneumatici
per mezzo di un manometro e
raffrontarla ai valori indicati dal
costruttore.***

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Allegato III – parte 1 – titolo: carenze pericolose – comma 1

Testo della Commissione

Carenze che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale. ***Non è ammesso un uso ulteriore del veicolo su strada*** benché, in alcuni casi, si possa consentirne l'uso per raggiungere un luogo specifico, ad esempio per sottoporre il veicolo a un'immediata riparazione o al fermo amministrativo.

Emendamento

Carenze che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale ***e giustificano il divieto, da parte dello Stato membro interessato o delle sue autorità competenti, di utilizzare il*** veicolo su strada ***pubblica***, benché, in alcuni casi, si possa consentirne l'uso per raggiungere un luogo specifico, ad esempio per sottoporre il veicolo a un'immediata riparazione o al fermo amministrativo.

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Allegato III – parte 2 – elemento 5.2.3 – lettera e

Testo della Commissione

5.2.3.
Pneumatici e) Profondità del battistrada ***non
conforme ai requisiti***⁽¹⁾.

Meno dell'80% della profondità del

X X

battistrada richiesta

Emendamento del parlamento

5.2.3. Pneumatici	e) Profondità del battistrada <i>al minimo legale consentito</i> <i>Profondità del battistrada inferiore al minimo legale consentito.</i>	X	X
----------------------	--	---	---

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Allegato III – parte 2 – elemento 5.2.3 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

5.2.3.
Pneumatici

Emendamento del Parlamento

5.2.3. Pneumatici	<i>g bis) Pressione di esercizio durante l'uso in uno degli pneumatici del veicolo ridotta del 20%</i>	X	X
----------------------	---	---	---

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Allegato IV

Testo della Commissione

Emendamento

L'allegato è soppresso