



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.6.2008  
COM(2008) 352 definitivo

2008/0114 (ACC)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**che approva a nome della Comunità l'allegato 8 della convenzione internazionale  
sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 1.1. *Motivazione e obiettivi della proposta*

Obiettivo della presente decisione è integrare nell'ordinamento giuridico comunitario il nuovo allegato 8 della convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere.

L'allegato mira ad agevolare il commercio internazionale mediante la riduzione, l'armonizzazione e il coordinamento delle procedure e delle formalità amministrative relative al controllo delle merci alle frontiere, in particolare per animali vivi e merci deperibili. Esso ha per oggetto essenzialmente obblighi intesi a ridurre i ritardi ai valichi di frontiera per gli animali vivi e le merci deperibili (ad esempio, lo "sportello unico" per consentire controlli congiunti tra Stati confinanti, 24 ore su 24, e la separazione dei flussi di traffico in modo da dare la precedenza al movimento di tali merci) e a migliorare il funzionamento dei valichi di frontiera, nonché questioni tecniche attinenti al reciproco riconoscimento dei certificati internazionali di controllo tecnico e di pesatura dei veicoli.

#### 1.2. *Contesto generale*

La convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere (convenzione sull'armonizzazione), firmata a Ginevra il 21 ottobre 1982, è stata approvata a nome della Comunità con il regolamento (CEE) n. 1262/84 del Consiglio del 10 aprile 1984, entrato in vigore il 12 settembre 1987. Attualmente le parti contraenti della convenzione sono 50, tra cui la Comunità europea e i suoi Stati membri.

La convenzione sull'armonizzazione ha introdotto misure intese ad agevolare, e in tal modo sviluppare, il commercio internazionale mediante l'armonizzazione (ove opportuno) dei vari controlli alle frontiere applicati al traffico merci. In seguito, tuttavia, si è rivelato necessario razionalizzare ulteriormente le formalità da espletare all'attraversamento delle frontiere.

Il comitato trasporti interni dell'UN/ECE ha deciso, nella sessione del febbraio 1999, che era opportuno procedere a una revisione della convenzione sull'armonizzazione al fine di includervi disposizioni intese ad agevolare l'attraversamento delle frontiere per i veicoli che trasportano merci deperibili nel quadro delle disposizioni dell'accordo relativo ai trasporti internazionali di derrate deperibili e alle attrezzature speciali da usare per tali trasporti. Si è inoltre ritenuto essenziale inserire nella convenzione disposizioni in materia di agevolazione delle procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali, controllo tecnico dei veicoli o reciproco riconoscimento dei certificati internazionali di pesatura dei veicoli. Il gruppo di lavoro dell'UN/ECE sulle questioni doganali attinenti ai trasporti, con l'assistenza di un gruppo di esperti ad hoc, ha successivamente formulato progetti di proposte finalizzate ad aggiungere alla convenzione sull'armonizzazione un nuovo allegato al fine di integrare le disposizioni esistenti. L'allegato è stato adottato nell'ottobre 2007 e, poiché non sono state sollevate obiezioni, prende effetto a decorrere dal 20 maggio 2008.

#### 1.3. *Disposizioni vigenti nel settore della proposta*

Non vi sono disposizioni vigenti nel settore della proposta

#### **1.4. *Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione***

Le misure di semplificazione previste sono coerenti con la strategia di Lisbona rinnovata.

L'agevolazione del commercio internazionale e l'abolizione degli ostacoli tecnici agli scambi costituiscono obiettivi della politica commerciale comune e rientrano pertanto nell'ambito delle competenze esclusive della Comunità. Le misure figuranti nell'allegato sono compatibili con la legislazione comunitaria.

## **2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO**

### **2.1. *Consultazione delle parti interessate***

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto:

- consultazioni sono state condotte con l'Unione internazionale dei trasporti stradali;
- consultazioni si sono svolte anche nell'ambito delle riunioni del comitato del codice doganale e delle sessioni del gruppo di lavoro dell'UNECE sulle questioni doganali relative ai trasporti e del comitato amministrativo della convenzione sull'armonizzazione;

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione: parere favorevole.

### **2.2. *Ricorso al parere di esperti***

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

### **2.3. *Valutazione dell'impatto***

Le disposizioni vigenti della convenzione sull'armonizzazione restano immutate.

La decisione proposta introduce nell'ordinamento giuridico comunitario un nuovo allegato della convenzione sull'armonizzazione che contiene disposizioni intese ad agevolare l'attraversamento delle frontiere per i veicoli che trasportano merci deperibili ai sensi delle disposizioni dell'accordo relativo ai trasporti internazionali di derrate deperibili e alle attrezzature speciali da usare per tali trasporti, delle disposizioni sul controllo tecnico dei veicoli e sul reciproco riconoscimento dei certificati internazionali di pesatura dei veicoli, oppure di disposizioni in materia di ulteriore agevolazione delle procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali.

L'adozione della presente decisione andrà a vantaggio delle attività di trasporto.

## **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

### **3.1. *Sintesi delle misure proposte***

La decisione proposta approva formalmente e introduce nell'ordinamento giuridico comunitario il nuovo allegato 8 della convenzione sull'armonizzazione.

### **3.2. *Base giuridica***

Articolo 133 e articolo 300, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea.

### **3.3. *Principio di sussidiarietà***

La proposta è di competenza esclusiva della Comunità. Pertanto, il principio di sussidiarietà non si applica.

### **3.4. *Principio di proporzionalità***

La proposta è conforme al principio di proporzionalità. Essa introduce modifiche in un accordo internazionale che di per sé rispetta il principio di proporzionalità. Tutte le modifiche in oggetto sono già state adottate dal comitato di gestione della convenzione sull'armonizzazione con effetto a decorrere dal 20 maggio 2008 e dovrebbero essere applicate in tutti gli Stati membri.

### **3.5. *Scelta dello strumento***

Strumenti proposti: decisione.

Altri mezzi non sarebbero adeguati per il seguente motivo: la decisione proposta modifica il regolamento (CEE) n. 1262/84 che ha introdotto la convenzione sull'armonizzazione nell'ordinamento giuridico comunitario.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

## **5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

### **5.1. *Semplificazione***

La proposta prevede una semplificazione delle procedure amministrative per le autorità pubbliche (comunitarie o nazionali), nonché delle procedure amministrative che interessano i privati.

In base alla decisione proposta si istituiscono scambi regolari di informazioni relative all'agevolazione delle procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali o agli obblighi in materia di controllo alle frontiere. Le parti contraenti collaboreranno con i corrispondenti servizi delle altre parti contraenti al fine di accelerare le procedure di attraversamento delle frontiere e di evitare le procedure ripetitive di pesatura dei veicoli.

In base alla decisione proposta, verranno introdotte nuove disposizioni della convenzione sull'armonizzazione intese ad agevolare l'attraversamento delle frontiere per i veicoli che trasportano merci deperibili ai sensi delle disposizioni dell'accordo relativo ai trasporti internazionali di derrate deperibili e alle attrezzature speciali da usare per tali trasporti. Sulla base della convenzione sull'armonizzazione modificata, inoltre, diventano applicabili nuove disposizioni in materia di agevolazione delle procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali, controllo tecnico dei veicoli o reciproco riconoscimento dei certificati internazionali di pesatura dei veicoli.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**che approva a nome della Comunità l'allegato 8 della convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 133, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, secondo comma,

vista la proposta della Commissione,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione internazionale del 1982 sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere è stata approvata con regolamento (CEE) n. 1262/84 del Consiglio<sup>1</sup>.
- (2) L'articolo 22 della convenzione sull'armonizzazione, in combinato disposto con l'allegato 7 della stessa, prevede che il comitato di gestione possa proporre e adottare emendamenti della convenzione. Tali emendamenti devono essere accettati a meno che una parte contraente non sollevi obiezioni entro i 12 mesi successivi alla data in cui le Nazioni Unite hanno comunicato alle parti contraenti l'emendamento proposto.
- (3) Il comitato trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) ha deciso, nella sessione del febbraio 1999, che era opportuno procedere ad una revisione della convenzione al fine di includervi disposizioni intese ad agevolare il passaggio dei veicoli alle frontiere.
- (4) Il gruppo di lavoro dell'UN/ECE sulle questioni doganali attinenti ai trasporti ha successivamente formulato progetti di proposte finalizzate ad aggiungere alla convenzione un nuovo allegato 8 al fine di integrare le disposizioni esistenti.
- (5) L'allegato è stato adottato dal comitato di gestione della convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere nell'ottobre 2007 e, poiché non sono state sollevate obiezioni, prende effetto a decorrere dal 20 maggio 2008.
- (6) L'allegato 8 della convenzione mira ad agevolare il commercio internazionale mediante la riduzione, l'armonizzazione e il coordinamento delle procedure e delle formalità amministrative relative al controllo delle merci alle frontiere, in particolare per animali vivi e merci deperibili. L'allegato 8 mira anche a migliorare le operazioni ai valichi di frontiera, nonché le questioni tecniche attinenti al reciproco riconoscimento dei certificati internazionali di controllo tecnico e di pesatura dei veicoli.
- (7) L'agevolazione del commercio internazionale e l'abolizione degli ostacoli tecnici agli scambi costituiscono obiettivi della politica commerciale comune e rientrano pertanto nell'ambito delle competenze esclusive della Comunità.

---

<sup>1</sup> GU L 126 del 12.5.1984, pag. 1.

- (8) La posizione della Comunità in merito alla modifica proposta della convenzione è stata approvata nel luglio 2005.
- (9) È pertanto opportuno approvare la modifica alla convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere.

DECIDE:

*Articolo 1*

È approvato a nome della Comunità l'allegato 8 della convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere.

Il testo dell'allegato è accluso alla presente decisione.

*Articolo 2*

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il Presidente*

**ALLEGATO 8**  
**AGEVOLAZIONE DELLE PROCEDURE DI ATTRAVERSAMENTO  
DELLE FRONTIERE**

**PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI SU STRADA**

*Articolo 1*

Principi generali

A complemento delle disposizioni della convenzione e in particolare di quelle di cui all'allegato 1, il presente allegato è inteso a definire le misure da attuare al fine di agevolare le procedure di attraversamento delle frontiere per i trasporti internazionali su strada.

*Articolo 2*

Agevolazione delle procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali

1. Le parti contraenti si adoperano per agevolare le procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali del trasporto internazionale su strada, conformemente alle migliori pratiche nazionali per tutti i richiedenti di visti e alle norme nazionali in materia di immigrazione, nonché agli impegni internazionali.
2. Le parti contraenti convengono di procedere ad un regolare scambio di informazioni sulle migliori pratiche in materia di agevolazione delle procedure di rilascio dei visti ai conducenti professionali.

*Articolo 3*

Operazioni di trasporto internazionale su strada

1. Al fine di agevolare la circolazione internazionale delle merci, le parti contraenti comunicano regolarmente, in modo armonizzato e coordinato, a tutte le parti che intervengono in operazioni di trasporto internazionale gli obblighi in vigore o previsti in materia di controllo alle frontiere per le operazioni di trasporto internazionale su strada, nonché l'effettiva situazione alle frontiere.
2. Le parti contraenti si adoperano al fine di trasferire, per quanto possibile e non soltanto per il traffico in transito, tutte le necessarie procedure di controllo nei luoghi di origine e di destinazione delle merci trasportate su strada in modo da ridurre la congestione ai valichi di frontiera.
3. Per quanto riguarda in particolare l'articolo 7 della presente convenzione, viene data la priorità alle spedizioni urgenti, ad esempio animali vivi e merci deperibili. In particolare, i servizi competenti ai valichi di frontiera:
  - (i) prendono i provvedimenti necessari per ridurre al minimo i tempi di attesa dei veicoli ATP che trasportano derrate deperibili o dei veicoli che trasportano animali vivi, tra il momento di arrivo alla frontiera e l'effettuazione dei controlli regolamentari, amministrativi, doganali e sanitari;

- (ii) fanno sì che i controlli regolamentari necessari siano effettuati il più rapidamente possibile;
- (iii) consentono, per quanto possibile, il funzionamento, durante il tempo di attraversamento della frontiera, delle necessarie unità di refrigerazione dei veicoli che trasportano derrate deperibili, a meno che la procedura di controllo necessaria non lo impedisca;
- (iv) collaborano, in particolare mediante uno scambio preventivo di informazioni, con i corrispondenti servizi delle altre parti contraenti al fine di accelerare le procedure di attraversamento delle frontiere per le merci deperibili e gli animali vivi, qualora tali carichi siano soggetti all'ispezione sanitaria.

#### *Articolo 4*

##### Controllo tecnico dei veicoli

1. Le parti contraenti che non siano ancora parti dell'accordo del 1997 concernente l'adozione di condizioni uniformi applicabili al controllo tecnico periodico dei veicoli a motore e al riconoscimento reciproco dei controlli si adoperano, in linea con le pertinenti disposizioni legislative e regolamentari nazionali e internazionali, per agevolare il passaggio dei veicoli stradali alle frontiere accettando il certificato internazionale di controllo tecnico previsto da tale accordo. Il modello del certificato di controllo tecnico, quale contenuto nell'accordo dal 1° gennaio 2002, figura nell'appendice 1 del presente allegato.
2. Al fine di identificare i veicoli ATP che trasportano derrate deperibili, le parti contraenti possono utilizzare i segni distintivi apposti sulle relative attrezzature e il certificato o la targa di omologazione ATP previsti nell'accordo del 1970 relativo ai trasporti internazionali di derrate deperibili e alle attrezzature speciali da usare per tali trasporti.

#### *Articolo 5*

##### Certificato internazionale di pesatura del veicolo

1. Al fine di accelerare l'attraversamento delle frontiere, le parti contraenti, in linea con le pertinenti disposizioni legislative e regolamentari nazionali e internazionali, si adoperano per evitare le ripetitive procedure di pesatura dei veicoli ai valichi di frontiera accettando e riconoscendo reciprocamente il certificato internazionale di pesatura del veicolo quale figura nell'appendice 2 del presente allegato. Se le parti contraenti accettano tale certificato, non vengono effettuate ulteriori pesature tranne verifiche casuali e controlli in caso di presunte irregolarità. Le pesature dei veicoli attestate dal certificato hanno luogo soltanto nel paese di origine delle operazioni di trasporto internazionale. I risultati di tali misurazioni sono debitamente riportati e attestati nel certificato.
2. Le parti contraenti che accettano il certificato internazionale di pesatura del veicolo dispongono la pubblicazione di un elenco di tutte le stazioni di pesatura dei loro paesi autorizzate conformemente ai principi internazionali, nonché delle eventuali modifiche apportate all'elenco. Quest'ultimo e le relative eventuali modifiche sono trasmessi al Segretario esecutivo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite



(UNECE) che provvede a distribuirli a ciascuna parte contraente e alle organizzazioni internazionali di cui all'allegato 7, articolo 2, della presente convenzione.

3. I requisiti minimi per le stazioni di pesatura autorizzate, i criteri di autorizzazione e gli elementi di base delle procedure di pesatura applicabili figurano nell'appendice 2 del presente allegato.

#### *Articolo 6*

##### Valichi di frontiera

Al fine di garantire lo snellimento e l'accelerazione delle formalità da espletare ai valichi di frontiera, le parti contraenti assicurano, per quanto possibile, che i valichi aperti al traffico merci internazionale soddisfino i seguenti requisiti minimi:

- (i) strutture atte a consentire controlli congiunti tra Stati confinanti (sportello unico), 24 ore su 24, qualora esigenze commerciali lo richiedano e in linea con le norme del traffico stradale;
- (ii) separazione dei diversi tipi di traffico da entrambe le parti della frontiera in modo da poter dare la precedenza ai veicoli che sono scortati da documenti doganali di transito internazionali (TIR, T) validi o che trasportano animali vivi o derrate deperibili;
- (iii) aree laterali di controllo per controlli casuali del carico e dei veicoli;
- (iv) parcheggi e terminali appropriati;
- (v) servizi igienici, sociali e di telecomunicazione adeguati per i conducenti;
- (vi) assistenza per lo stabilimento di spedizionieri ai valichi di frontiera con strutture adeguate, che offrano servizi agli operatori del trasporto su una base competitiva.

#### *Articolo 7*

##### Rendicontazione

In relazione agli articoli da 1 a 6 del presente allegato, il Segretario esecutivo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) effettua, ogni due anni, un'indagine tra le parti contraenti riguardo ai progressi compiuti nel miglioramento delle procedure applicate nei rispettivi paesi per l'attraversamento delle frontiere.

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI CONTROLLO TECNICO

In conformità all'accordo del 1997 concernente l'adozione di condizioni uniformi applicabili al controllo tecnico periodico dei veicoli a motore e al riconoscimento reciproco dei controlli, entrato in vigore il 27 gennaio 2001.

1. Spetta ai centri di controllo tecnico accreditati effettuare le prove all'uopo previste, rilasciare l'attestato di conformità alle prescrizioni in materia di controllo della o delle pertinenti regole allegate all'accordo di Vienna del 1997 e specificare il termine ultimo per il controllo successivo da indicare al punto 12.5 del certificato internazionale di controllo tecnico, il cui modello figura più avanti.
2. Il certificato internazionale di controllo tecnico deve contenere le informazioni indicate più avanti. Esso può consistere in un libretto di formato A6 (148x105 mm), con copertina verde e pagine interne bianche, oppure in un foglio di carta verde o bianco di formato A4 (210x197 mm) piegato in formato A6 in modo che la sezione contenente il segno distintivo dello Stato o delle Nazioni Unite costituisca la superficie superiore del certificato piegato.
3. Gli elementi del certificato e le rispettive diciture devono essere stampati nella lingua ufficiale della parte contraente che emette il certificato, senza variazioni nella numerazione.
4. In alternativa si possono utilizzare le relazioni di controllo periodico in uso nelle parti contraenti dell'accordo. Un modello di tali relazioni deve essere trasmesso al Segretario generale delle Nazioni Unite per informazione delle parti contraenti.
5. Le indicazioni scritte a mano, dattiloscritte o generate da computer riportate nel certificato internazionale di controllo tecnico, esclusivamente a cura delle autorità competenti, sono in caratteri latini.

## CONTENUTO DEL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI CONTROLLO TECNICO

Spazio riservato  
al segno  
distintivo dello  
Stato o delle  
Nazioni Unite

.....

(Autorità amministrativa responsabile del controllo tecnico)

.....<sup>2</sup>

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Titolo "CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI CONTROLLO TECNICO" nella lingua ufficiale del paese.

<sup>3</sup> Titolo in francese.

## CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI CONTROLLO TECNICO

1. Numero di targa (immatricolazione) .....
2. Numero di identificazione del veicolo .....
3. Prima immatricolazione dopo la costruzione (Stato, autorità)<sup>4</sup> .....
4. Data di prima immatricolazione dopo la costruzione .....
5. Data del controllo tecnico .....

## CERTIFICATO DI CONFORMITÀ

6. Il presente certificato è rilasciato per il veicolo identificato ai punti 1 e 2 che, alla data indicata al punto 5, è conforme alla o alle regole allegate all'accordo del 1997 concernente l'adozione di condizioni uniformi applicabili al controllo tecnico periodico dei veicoli a motore e al riconoscimento reciproco dei controlli.
7. Il veicolo deve essere sottoposto al prossimo controllo tecnico secondo la o le regole di cui al punto 6 entro e non oltre:  
Data: (mese/anno)
8. Rilasciato da
9. A (luogo)
10. Data
11. Firma<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Se disponibili, autorità e Stato in cui il veicolo è stato immatricolato per la prima volta dopo la costruzione.  
<sup>5</sup> Sigillo o timbro dell'autorità che rilascia il certificato.

<b>12. Controllo tecnico periodico successivo/Controlli tecnici periodici successivi<sup>6</sup></b>
12.1. Eseguito da (centro di controllo tecnico) <sup>7</sup>
12.2. (timbro)
12.3. Data
12.4. Firma
12.5. Prossimo controllo entro e non oltre: (mese/anno)

---

<sup>6</sup> I punti da 12.1 a 12.5 devono essere ripetuti e compilati nelle caselle sottostanti se il certificato è usato per controlli tecnici periodici annuali successivi.

<sup>7</sup> Nome, indirizzo, Stato del centro di controllo tecnico accreditato dall'autorità competente.

## Appendice 2 dell'allegato 8 della convenzione

### CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PESATURA DEL VEICOLO

1. Il certificato internazionale di pesatura del veicolo (CIPV) ha lo scopo di agevolare le procedure di attraversamento delle frontiere e, in particolare, di evitare ripetitive pesature dei veicoli stradali merci circolanti nelle parti contraenti. Se accettato dalle parti contraenti, il certificato debitamente compilato è riconosciuto quale valida attestazione delle misurazioni di peso dalle competenti autorità delle parti contraenti. Le competenti autorità si astengono dal richiedere ulteriori pesature tranne verifiche casuali e controlli in caso di presunte irregolarità.
  2. Il certificato internazionale di pesatura del veicolo, che deve essere conforme al modello riprodotto più avanti nella presente appendice, è rilasciato e usato sotto la supervisione di un'autorità statale all'uopo designata in ciascuna parte contraente (che accetta il certificato) in linea con la procedura descritta nel certificato allegato.
  3. L'uso del certificato da parte degli operatori del trasporto è facoltativo.
  4. Le parti contraenti che accettano il certificato abilitano stazioni di pesatura autorizzate a compilare, insieme all'operatore/conducente del veicolo stradale merci, il certificato internazionale di pesatura del veicolo, conformemente ai seguenti requisiti minimi:
    - (a) le stazioni di pesatura devono essere dotate di strumenti di pesatura certificati. Per le misurazioni del peso, le parti contraenti che accettano il certificato possono scegliere il metodo e gli strumenti che ritengono appropriati. Le parti contraenti che accettano il certificato garantiscono la competenza delle stazioni di pesatura, mediante accreditamento o valutazione, l'uso di strumenti di pesatura appropriati, personale qualificato, sistemi di qualità e procedimenti di prova documentati;
    - (b) le stazioni di pesatura e i loro strumenti devono essere oggetto di un'adeguata manutenzione. Gli strumenti devono essere regolarmente verificati e sigillati dalla pertinenti autorità responsabili in materia di pesi e misure. Gli strumenti di pesatura, il loro margine di errore massimo ammissibile e la loro utilizzazione devono essere conformi alle raccomandazioni formulate dall'Organizzazione internazionale di metrologia legale (OIML);
    - (c) le stazioni di pesatura devono essere dotate di strumenti di pesatura conformi:
      - - alla raccomandazione OIML R 76 "Strumenti per pesare a funzionamento non automatico", classe di precisione III o superiore; oppure
      - - al progetto di raccomandazione OIML "Strumenti a funzionamento automatico per la pesatura dinamica dei veicoli stradali", classi di precisione 0,5, 1, 2, o superiori, con errori massimi tollerati di  $\pm 2\%$ ,  $1\%$  e  $0,5\%$  o inferiori.
- In caso di misurazione del peso per asse sono ammessi valori di errore più elevati.
5. In casi eccezionali, e in particolare se si sospettano irregolarità, o su richiesta dell'operatore del trasporto/conducente del veicolo stradale in questione, le autorità competenti possono ripesare il veicolo. Se le autorità di controllo di una parte contraente che accetta il certificato rilevano vari errori di misurazione da parte di una stazione di pesatura, le autorità competenti del paese della stazione di pesatura prendono i provvedimenti necessari per far sì che tali errori non si ripetano.

6. Il modello del certificato può essere riprodotto in ognuna delle lingue delle parti contraenti che accettano il certificato purché la presentazione del certificato e la collocazione delle voci in esso contenute non subiscano modifiche.
7. Le parti contraenti che accettano il certificato provvedono alla pubblicazione di un elenco di tutte le stazioni di pesatura dei loro paesi autorizzate conformemente ai principi internazionali, nonché delle eventuali modifiche apportate all'elenco. Quest'ultimo e le relative eventuali modifiche sono trasmessi al Segretario esecutivo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) che provvede a distribuirli a ciascuna parte contraente e alle organizzazioni internazionali di cui all'allegato 7, articolo 2, della presente convenzione.
8. (Disposizione transitoria) Poiché attualmente le stazioni di pesatura dotate di strumenti che consentono di effettuare misurazioni del peso per asse o per gruppo di assi sono molto poche, le parti contraenti che accettano il certificato convengono che, per un periodo transitorio di 12 mesi a decorrere dall'entrata in vigore del presente allegato, siano sufficienti e vengano accettate dalle autorità nazionali competenti le misurazioni del peso lordo del veicolo di cui al punto 7.3 del certificato internazionale di pesatura del veicolo.



NAZIONI UNITE  
COMMISSIONE  
ECONOMICA  
PER L'EUROPA  
UNECE

**CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PESATURA DEL VEICOLO (CIPV)**  
In conformità alle disposizioni dell'allegato 8 –Agevolazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i trasporti internazionali su strada – della convenzione internazionale del 1982 sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere  
**Valido per il trasporto internazionale su strada di merci**

**Compilazione a cura dell'operatore del trasporto/conducente del veicolo stradale merci PRIMA della pesatura del veicolo**

<b>1. Operatore/società (nome e indirizzo, compreso il paese)</b>		N. di telefono			
		Fax N.			
		E-mail			
<b>2. Contratto di trasporto n. <sup>(1)</sup></b>		<b>Carnet TIR n. (se pertinente) <sup>(2)</sup></b>			
<b>3. Informazioni relative al veicolo stradale merci</b>					
3.1. Numero di immatricolazione	Trattore stradale/autocarro	Semirimorchio/rimorchio			
3.2. Sistema di sospensione	Trattore stradale/autocarro <input type="checkbox"/> Pneumatico <input type="checkbox"/> Meccanico <input type="checkbox"/> Altro	Semirimorchio/rimorchio <input type="checkbox"/> Pneumatico <input type="checkbox"/> Meccanico <input type="checkbox"/> Altro			
<b>Compilazione a cura del responsabile della stazione di pesatura autorizzata</b>					
<					
<b>4. Stazione di pesatura autorizzata (nome e indirizzo, compreso il paese)</b>				<b>5. N. della pesatura <sup>(3)</sup></b> -----	
Classe di precisione dello strumento di pesatura(4) <input type="checkbox"/> Classe II..... <input type="checkbox"/> Classe III e/o <input type="checkbox"/> <0,5 ..... <input type="checkbox"/> 1..... <input type="checkbox"/> 2				<b>6. Data di rilascio (giorno, mese, anno)</b>	
4.2. Data dell'ultima taratura					
<b>7. Misurazioni di peso dei veicoli stradali merci (il resoconto originale e ufficiale della stazione di pesatura deve essere accluso al presente certificato)</b>					
7.1. Tipo di veicolo stradale merci <sup>(5)</sup>					
7.2. Peso per asse, in kg					
	<i>Asse motore</i>	<i>Asse non motore</i>	<i>Asse semplice</i>	<i>Asse tandem</i>	<i>Asse tridem</i>
Primo asse					
Secondo asse					
Terzo asse					
Quarto asse					
Quinto asse					
Sesto asse (6)					
7.3. Peso lordo del veicolo, in kg	Trattore stradale/autocarro	Semirimorchio/rimorchio	<b>Peso lordo totale del veicolo</b>		
<b>8. Particolari caratteristiche di peso</b>				8.3. Numero di pneumatici di scorta	
8.1. Serbatoio o serbatoi collegati al motore Livello di riempimento <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.4. Numero di persone a bordo durante la pesatura	
8.2. Serbatoio o serbatoi supplementari (per dispositivi di raffreddamento, ecc.) Livello di riempimento <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.5. Asse sollevabile <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	
<b>Il sottoscritto dichiara che le misurazioni di peso di cui sopra sono state debitamente effettuate presso una stazione di pesatura autorizzata</b>				Timbro	
Nome del responsabile della stazione di pesatura		Firma			

(1) Ad esempio: n. della lettera di vettura CMR.

(2) In conformità della Convenzione TIR, 1975.

(3) V. note a pag. 2.

(4) In conformità della raccomandazione OIML R 76 e/o del progetto di raccomandazione OIML "Strumenti a funzionamento automatico per la pesatura dinamica dei veicoli stradali".

(5) Codice del tipo di veicolo secondo le figure accluse, ad esempio: A<sub>2</sub> o A<sub>2</sub>S<sub>2</sub>.

(6) Se gli assi sono più di sei, darne indicazione nella casella "Osservazioni", a pag. 2.



**Compilazione a cura dell'operatore del trasporto/conducente del veicolo stradale merci *DOPO* la pesatura del**

**Il sottoscritto dichiara che:**

- (a) le misurazioni di peso indicate a tergo sono state effettuate presso la stazione di pesatura sopra citata;**
- (b) i punti da 1 a 8 sono stati debitamente compilati;**
- (c) nessun carico è stato aggiunto al veicolo stradale merci dopo che esso è stato pesato presso la stazione di pesatura sopra citata.**

Data

Nome del o dei conducenti del veicolo stradale merci

Firma (Firme)

**Eventuali osservazioni**

**Note**

**Il numero della pesatura consiste in tre elementi legati da trattini:**

- (1) Codice del paese (conformemente alla convenzione delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale, 1968).**
- (2) Codice di due cifre che consente di identificare la stazione di pesatura nazionale.**
- (3) Codice di cinque cifre (almeno) che consente di identificare la singola pesatura effettuata.**

**Esempi: GR-01-23456 o RO-14-000510.**

**Questo numero di serie corrisponde a quello usato nei registri della stazione di pesatura.**

**CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PESATURA DEL VEICOLO (CIPV)**

**BASE GIURIDICA**

Il certificato internazionale di pesatura del veicolo è stato elaborato conformemente alle disposizioni dell'allegato 8 –Agevolazione delle

procedure di attraversamento delle frontiere per i trasporti internazionali su strada – della convenzione internazionale del 1982 sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere.

### **OBIETTIVO**

Il certificato internazionale di pesatura del veicolo ha lo scopo di evitare, nei trasporti internazionali, ripetitive pesature dei veicoli stradali merci en route, in particolare ai valichi di frontiera. L'uso di questo certificato da parte degli operatori del trasporto è facoltativo.

### **PROCEDURA**

Se le parti contraenti<sup>8</sup> accettano il certificato internazionale di pesatura del veicolo, il certificato debitamente compilato (a) dal responsabile di una stazione di pesatura autorizzata e (b) dall'operatore del trasporto/conducente del veicolo stradale merci è accettato e riconosciuto dalle autorità competenti delle parti contraenti quale valida attestazione delle misurazioni effettuate. Di regola, le autorità competenti sono tenute ad accettare come valide le informazioni contenute nel certificato e ad astenersi dal richiedere ulteriori pesature. Tuttavia, per impedire abusi, esse possono, in casi eccezionali, e in particolare qualora si sospettino irregolarità, effettuare un controllo del peso del veicolo conformemente alle normative nazionali.

Le misurazioni del peso effettuate ai fini della compilazione del certificato sono eseguite, su richiesta dell'operatore del trasporto/conducente del veicolo stradale merci, immatricolato in una delle parti contraenti che accettano il certificato, da stazioni di pesatura autorizzate e a costi relativi esclusivamente ai servizi resi.

Ai fini del certificato, le stazioni di pesatura devono essere dotate di strumenti di pesatura conformi:

- alla raccomandazione OIML R 76 "Strumenti per pesare a funzionamento non automatico", classe di precisione III o superiore; oppure
- al progetto di raccomandazione OIML "Strumenti a funzionamento automatico per la pesatura dinamica dei veicoli stradali", classi di precisione 0,5, 1, 2, o superiori, con errori massimi tollerati di  $\pm 2\%$ ,  $1\%$  e  $0,5\%$  o inferiori.

In caso di misurazione del peso per asse sono ammessi valori di errore più elevati.

### **SANZIONI**

L'operatore del trasporto/conducente del veicolo stradale merci è soggetto alla legislazione nazionale in caso di false dichiarazioni nel certificato internazionale di pesatura del veicolo.

Nel determinare il valore legale delle misurazioni di peso, occorre stimare il possibile errore per ciascun sistema di pesatura. Tale valore di errore, costituito dall'errore intrinseco del dispositivo di pesatura e dall'errore dovuto a fattori esterni, deve essere detratto dal peso misurato, in modo da garantire che non risulti un eventuale eccesso di peso a causa dell'imprecisione del dispositivo e/o del metodo di pesatura utilizzati.

Di conseguenza, gli operatori del trasporto che utilizzano il certificato sono passibili di multa soltanto se il peso figurante nel certificato diminuito del massimo errore di pesatura possibile (ossia il 2 per cento o 800 kg nel caso di un veicolo di 40 t) supera il peso massimo autorizzato dalla legislazione nazionale.








---

<sup>8</sup> Formulazione modificata in funzione delle modifiche proposte per l'articolo 5.

**ALLEGATO**  
**del CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PESATURA DEL VEICOLO (CIPV)**  
**Figure dei tipi di veicoli stradali merci di cui al punto 7.1 del CIPV**

N.	Veicoli stradali merci	<b>Tipo di veicolo</b> * prima configurazione alternativa degli assi ** seconda configurazione alternativa degli assi	<b>Distanza tra gli assi (m)<sup>1</sup></b> <sup>1</sup> Non specificata se non pertinente
----	------------------------	---	--









**I. VEICOLI RIGIDI**




1		A <sub>2</sub>	D < 4,0
2		A <sub>2</sub> *	D ≥ 4,0
3		A <sub>3</sub>	
4		A <sub>4</sub>	
5		A <sub>3</sub> *	
6		A <sub>4</sub> *	
7		A <sub>5</sub>	

N.	Veicoli stradali merci	<b>Tipo di veicolo</b> * prima configurazione alternativa degli assi ** seconda configurazione alternativa degli assi	<b>Distanza tra gli assi (m)<sup>1</sup></b> <sup>1</sup> Non specificata se non pertinente
----	------------------------	---	--





## II. VEICOLI COMBINATI









(veicoli accoppiati ai sensi del capo I, articolo 1, lettera t), della convenzione del 1968 sulla circolazione stradale)

1		A <sub>2</sub> T <sub>2</sub>	
2		A <sub>2</sub> T <sub>3</sub>	
3		A <sub>3</sub> T <sub>2</sub>	
4		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub>	
5		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub> <sup>*</sup>	
6		A <sub>2</sub> C <sub>2</sub>	
7		A <sub>2</sub> C <sub>3</sub>	
8		A <sub>3</sub> C <sub>2</sub>	

N.	Veicoli stradali merci	<b>Tipo di veicolo</b> * prima configurazione alternativa degli assi ** seconda configurazione alternativa degli assi	<b>Distanza tra gli assi (m)<sup>1</sup></b> <sup>1</sup> Non specificata se non pertinente
9		A <sub>3</sub> C <sub>3</sub>	
10		A <sub>2</sub> C <sub>1</sub>	
11		A <sub>3</sub> C <sub>1</sub>	

### III. VEICOLI ARTICOLATI

1	con 3 assi		A <sub>2</sub> S <sub>1</sub>	
2	con 4 assi (semplici o tandem)		A <sub>2</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2,0
			A <sub>2</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>1</sub>	

N.	Veicoli stradali merci		<b>Tipo di veicolo</b> * prima configurazione alternativa degli assi ** seconda configurazione alternativa degli assi	<b>Distanza tra gli assi (m)<sup>1</sup></b> <sup>1</sup> Non specificata se non pertinente
3	Con 5 o 6 assi (semplici, tandem, tridem)		A <sub>2</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> **	
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> **	
			Senza figura	A <sub>n</sub> S <sub>n</sub>

## ALLEGATO 1

### PARTI CONTRAENTI DELL'ACCORDO RELATIVO AI TRASPORTI INTERNAZIONALI DI DERRATE DEPERIBILI E ALLE ATTREZZATURE SPECIALI DA USARE PER TALI TRASPORTI (ATP)

(1° settembre 1970)

Austria  
Azerbaijan  
Bielorussia  
Belgio  
Bosnia Erzegovina  
Bulgaria  
Croazia  
Repubblica ceca  
Danimarca  
Estonia  
Finlandia  
Francia  
Georgia  
Germania  
Grecia  
Ungheria  
Irlanda  
Italia  
Kazakistan  
Lituania  
Lussemburgo  
Monaco  
Marocco  
Paesi Bassi  
Norvegia  
Polonia  
Portogallo  
Romania  
Federazione russa  
Slovacchia  
Slovenia  
Spagna  
Svezia  
Ex Repubblica iugoslava di Macedonia  
Regno Unito  
Stati Uniti d'America  
Uzbekistan  
Iugoslavia

## **ALLEGATO 2**

PARTI CONTRAENTI DELL'ACCORDO CONCERNENTE L'ADOZIONE DI  
CONDIZIONI UNIFORMI APPLICABILI AL CONTROLLO TECNICO PERIODICO DEI  
VEICOLI A MOTORE E AL RICONOSCIMENTO RECIPROCO DEI CONTROLLI

(13 novembre 1997)

Estonia  
Finlandia  
Ungheria  
Paesi Bassi  
Romania  
Federazione russa