



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

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

11619/13

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0184 (COD)**

**CODEC 1616
TRANS 359
PE 317**

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 periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE
- Risultati dei lavori del Parlamento europeo
(Strasburgo, dal 1° al 4 luglio 2013)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, Werner KUHN (PPE-DE), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione comprendente 109 emendamenti (emendamenti 1-109) alla proposta di regolamento.

Sono stati presentati altri dieci emendamenti: il gruppo politico PPE ha presentato un emendamento (emendamento 110), il gruppo ECR ne ha presentati due (emendamenti 111 e 112), il gruppo ALDE due (emendamenti 113 e 114), il gruppo S&D due (emendamenti 115 e 118) e i gruppi Verts/ALE e S&D hanno presentato congiuntamente tre emendamenti (emendamenti 116, 117 e 119).

II. DISCUSSIONE

La discussione del 1° luglio 2013, svolta su base congiunta, ha riguardato i seguenti tre fascicoli:

1. proposta di regolamento relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE [2012/0184 (COD) / relatore: Werner KUHN (PPE - DE)] - si rimanda alla sezione III per i risultati della votazione;
2. proposta di regolamento relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE [2012/0186 (COD) / relatrice: Olga SEHNALOVA (S&D - CZ)] - si rimanda al doc. 11618/13 per i risultati della votazione;
3. proposta di direttiva che modifica la direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli [2012/0185 (COD) / relatrice: Vilja SAVISAAR-TOOMAST (ALDE - EE)] - si rimanda al doc. 11617/13 per i risultati della votazione.

Il relatore per la proposta di regolamento relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, Werner KUHN (PPE - DE) ha aperto la discussione e:

- ha ringraziato la Commissione per aver presentato la proposta in oggetto sotto forma di regolamento, dato che una direttiva avrebbe lasciato troppo spazio di manovra agli Stati membri;
- ha sottolineato l'impatto del regolamento proposto sui cittadini europei e sugli Stati membri, aggiungendo che i requisiti tecnici e i metodi di controllo erano stati aggiornati, come dimostrato dalle 80 pagine degli allegati. Tali requisiti dovrebbero essere considerati standard minimi e si dovrebbe consentire agli Stati membri di mantenerli o di introdurre standard più elevati. Lo stesso dovrebbe avvenire per la frequenza dei controlli, per la quale si è raggiunto un compromesso, nel senso che un veicolo deve essere sottoposto a controllo quattro anni dopo la data della prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;
- riguardo al campo di applicazione del regolamento, ha osservato che si è raggiunto un accordo relativamente a rimorchi, roulotte e trattori; non è necessario sottoporre a controllo i rimorchi aventi un peso inferiore a 2000 kg ed i trattori con velocità fino a 50 km/h che non circolano su strade pubbliche, mentre le roulotte devono essere soggette a controlli tecnici periodici.

- ha sostenuto che, per quanto concerne l'inclusione delle motociclette, la situazione è più complicata e sono quindi necessarie maggiori informazioni. Attualmente, nella metà degli Stati membri sono necessari controlli tecnici per le motociclette, mentre nell'altra metà non lo sono. Si invita la Commissione a presentare una nuova proposta sui controlli tecnici di queste categorie di veicoli entro il 2016, a partire da questo momento le motociclette e i ciclomotori di nuova immatricolazione dovranno essere sottoposti a controlli tecnici prima di essere immatricolati;
- ha osservato che le autovetture storiche di età superiore ai 30 anni e prodotte in un contesto storico saranno escluse dai controlli tecnici.

La relatrice per la proposta di regolamento relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione,

Olga SEHNALOVA (S&D - CZ):

- ha sottolineato che sono necessarie norme di portata europea per aumentare la qualità e il numero dei controlli. Tali controlli dovrebbero essere fondati sui profili di rischio stabiliti sulla base di un "sistema di classificazione del rischio dei controlli stradali", nonché del numero e della gravità delle carenze riscontrate durante i controlli periodici. I controlli non dovrebbero comportare alcuna discriminazione fondata sulla nazionalità del conducente o sul paese di immatricolazione.
- ha sostenuto che i controlli periodici dovrebbero essere il principale strumento per garantire l'idoneità alla circolazione, mentre i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali dovrebbero essere solo complementari. I controlli su strada iniziali dovrebbero corrispondere almeno al 5% del numero totale di veicoli commerciali immatricolati sul territorio. Dovrebbe inoltre essere controllato almeno il 5% dei veicoli commerciali non immatricolati sul territorio di uno Stato membro, ma circolanti in esso;
- si è espressa a favore di un approccio graduale; ulteriori controlli dovrebbero essere introdotti solo a partire dal terzo anno dalla prima immatricolazione. È opportuno stabilire profili per ogni categoria di veicolo ed effettuare ulteriori controlli in base a tali profili;
- ha sostenuto che si dovrebbe svolgere un maggior numero di ispezioni sulla fissazione del carico, conformemente alle attuali norme tecniche. I risultati di tali ispezioni non dovrebbero essere introdotti nel sistema di classificazione del rischio fino a che le norme sulla fissazione del carico non saranno armonizzate a livello dell'Unione.

La relatrice per la proposta di direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, Vilja SAVISAAR-TOOMAST (ALDE - EE):

- ha sottolineato che l'obiettivo della direttiva proposta è armonizzare le norme degli Stati membri relative all'immatricolazione dei veicoli e ridurre la burocrazia;
- si è espressa a favore della creazione di una banca dati di portata europea contenente tutti i documenti di immatricolazione. Tale banca dati comprenderebbe informazioni tecniche e i requisiti ambientali del veicolo, i risultati dell'ultimo controllo tecnico e la data del successivo. Un sistema siffatto contribuirebbe a migliorare il riconoscimento e la validità di un controllo tecnico eseguito in un altro Stato membro;
- ha sostenuto che dovrebbe essere possibile cancellare un veicolo dal registro automobilistico e sopprimere dati obsoleti dal sistema, ad esempio quando un'automobile è venduta o rubata e non è più utilizzata dal proprietario precedente;
- ha affermato, a titolo personale, di ritenere necessaria l'armonizzazione della norma relativa alle dimensioni del documento di immatricolazione, nonostante tale emendamento non abbia ricevuto il sostegno della commissione per i trasporti e il turismo.

Il vicepresidente della Commissione, Siim KALLAS:

- si è rallegrato dei progressi compiuti riguardo alle disposizioni che impediscono conflitti di interesse nello svolgimento dei controlli tecnici, sottolineando inoltre che, con i controlli su strada dei veicoli che presentano i rischi più elevati, l'onere amministrativo sarebbe ridotto;
- si è rammaricato tuttavia dell'assenza di obbligo di effettuare controlli tecnici periodici sulle motociclette, a cui corrisponde il gruppo di conducenti con il maggior numero di incidenti mortali, e che esse siano escluse dalla normativa. Il gruppo di 17 Stati membri che ha introdotto controlli per tali veicoli ha registrato un significativo calo nel numero di morti a causa di incidenti stradali;
- ha osservato che anche le norme relative ai furgoni, utilizzati come veicoli commerciali in sostituzione dei veicoli pesanti e spesso causa di incidenti mortali, non sono molto ambiziose;
- si detto deluso del fatto che la proposta di aumentare la frequenza di controlli tecnici per le autovetture storiche non sia stata accolta.

Intervenendo a nome del gruppo politico PPE, Markus FERBER (PPE - DE):

- ha ringraziato il relatore Kuhn per i compromessi raggiunti e ha sottolineato che non sarà la frequenza dei controlli tecnici, bensì la loro qualità, a essere decisiva per la sicurezza stradale;
- ha osservato che, per quanto riguarda i controlli su strada, il numero di controlli non dovrebbe essere stabilito unicamente in relazione ai veicoli pesanti immatricolati in ogni paese, ma anche in considerazione del numero di veicoli pesanti che attraversano ogni Stato membro;
- ha sostenuto che, per quanto concerne il "sistema di classificazione del rischio dei controlli stradali", dovrebbe essere data la possibilità di migliorare il grado di valutazione del rischio tramite controlli tecnici effettuati su propria iniziativa, oltre al controllo tecnico obbligatorio;
- si è espresso favorevolmente riguardo all'esclusione dei furgoni commerciali, dato che la Commissione non ha potuto dimostrare che un numero più elevato di immatricolazioni di questi veicoli porti anche a un aumento degli incidenti. Le nuove norme si applicano pertanto unicamente ai veicoli pesanti di peso superiore a 3,5 t.

Intervenendo a nome del gruppo politico S&D, Saïd EL KHADRAOUI (S&D - BE):

- ha ringraziato la Commissione per la proposta e ha espresso sostegno per l'impostazione da essa seguito. Ha sottolineato che, per quanto riguarda la frequenza dei controlli tecnici, il suo gruppo avrebbe desiderato una frequenza 4-2-1, ma che questa proposta non ha ottenuto la maggioranza necessaria in seno alla commissione. Di conseguenza, il suo gruppo sostiene ora il compromesso 4-2-2, ma si augura che gli Stati membri si avvarranno della possibilità di introdurre norme più severe a livello nazionale;
- si è rammaricato, in linea con la Commissione, del fatto che i veicoli a due ruote non saranno sottoposti a controlli periodici, secondo quanto inizialmente proposto dalla Commissione. Si è detto favorevole alla conduzione di ulteriori studi che potrebbero dimostrare i risultati positivi negli Stati membri in cui esistono controlli tecnici per le motociclette. Sulla base di queste informazioni la Commissione potrebbe proporre in seguito le norme necessarie;
- ha sottolineato che le nuove norme proposte contribuiranno a contrastare le frodi e la manipolazione del contachilometri.

Intervenendo a nome del gruppo politico ALDE, Phil BENNION (ALDE - UK):

- ha sottolineato la necessità di standard minimi armonizzati per le norme tecniche concernenti i controlli tecnici a livello europeo, dato che i veicoli possono circolare liberamente in Europa. Dato che in molti Stati membri tali standard sono già relativamente elevati, essi dovrebbero essere mantenuti e innalzati in tutta l'Unione;
- ha sostenuto in linea generale la proposta della Commissione, compresi i controlli su strada di rimorchi e roulotte e l'inclusione di tali veicoli nel sistema di classificazione del rischio. Ha tuttavia invitato la Commissione a fornire una giustificazione ed elementi di prova sui motivi per cui i dovrebbero essere richiesti i controlli periodici di rimorchi e roulotte. Tali informazioni sarebbero ben accolte anche in questa fase della procedura.

Intervenendo a nome del gruppo politico Verts/ALE, Isabelle DURANT (Verts/ALE - FR):

- ha sottolineato la necessità di includere le motociclette nell'applicazione del regolamento relativo ai controlli tecnici. Non vi è alcuna giustificazione in base alla quale i veicoli a quattro ruote debbano essere sottoposti a controllo mentre quelli a due e tre ruote siano esentati, in particolare se si considerano le elevate percentuali di incidenti mortali del secondo gruppo;
- si è detta favorevole alle norme riguardanti i controlli tecnici delle motociclette di grandi dimensioni entro il 2016 e di quelle più piccole dimensioni entro il 2018, in base agli studi della Commissione.

Intervenendo a nome del gruppo politico ECR, Philip BRADBURN (ECR - UK) ha accolto con particolare favore la relazione sui documenti di immatricolazione e ha ringraziato il relatore dell'accordo raggiunto che dovrebbe essere efficace per il Regno Unito. Sono state affrontate le preoccupazioni sullo scambio obbligatorio di informazioni contenute nelle banche dati rispettando la sovranità nazionale riguardo ai dati raccolti dagli Stati membri. Il nuovo sistema di reimmatricolazione di veicoli in Europa dovrebbe essere più semplice e meno burocratico.

Intervenendo a nome del gruppo politico GUE/NGL, Jacky HENIN (GUE/NGL - FR):

- ha sostenuto l'introduzione e l'armonizzazione dei controlli tecnici a livello europeo;
- ha ricordato che a causa dell'austerità i cittadini con redditi più bassi posseggono spesso automobili datate e sarebbero particolarmente toccati dai controlli tecnici. Ha proposto di aumentare il potere di acquisto dei cittadini e di migliorare la sicurezza stradale.

Intervenendo a nome del gruppo politico EFD, Jaroslav PASKA (EFD - SK):

- ha avvertito che maggiori controlli tecnici porterebbero a multe e costi iniqui se i proprietari continuano a utilizzare gli stessi veicoli;
- ha sottolineato che, in futuro, alcuni veicoli non potrebbero essere utilizzati e dovrebbero rimanere in garage dato che spesso i pezzi di ricambio non sono disponibili;
- ha sottolineato che le buone norme da sole spesso non sono abbastanza e tutto dipende dalla loro attuazione.

III. VOTAZIONE

Nella votazione del 2 luglio 2013, il Parlamento ha adottato 109 emendamenti (emendamenti 1 - 6, 8 - 36, 38 - 48, 50 - 109, 110, 115 e 117), il cui testo è riportato nell'allegato della presente nota.

La votazione della risoluzione legislativa è stata rimandata ad un'ulteriore sessione 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.

Controlli tecnici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi *I**

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 2 luglio 2013, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))¹

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio diretto ad assicurare che i veicoli siano tenuti in condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente accettabili durante il loro utilizzo. Questo regime dovrebbe prevedere controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e ispezioni tecniche su strada per i veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale nonché disposizioni relative ad una procedura di immatricolazione dei veicoli *per impedire che dei veicoli* che rappresentano un rischio immediato per la sicurezza stradale *vengano utilizzati su strada*.

Emendamento

(3) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio diretto ad assicurare che i veicoli siano tenuti in condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente accettabili durante il loro utilizzo. Questo regime dovrebbe prevedere controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e ispezioni tecniche su strada per i veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale nonché disposizioni relative ad una procedura di immatricolazione dei veicoli. ***I controlli periodici dovrebbero costituire lo strumento principale per garantire l'idoneità alla circolazione. Le ispezioni su strada dei veicoli commerciali dovrebbero essere solo complementari ai controlli periodici ed essere mirate ai veicoli*** che rappresentano un rischio immediato per la sicurezza stradale.

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 (A7-0210/2013).

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Tutti i veicoli utilizzati sulla rete stradale pubblica, fatte salve le norme sulla periodicità dei controlli tecnici, devono essere sempre in condizioni di idoneità durante il loro utilizzo.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) L'esecuzione delle misure relative ai controlli tecnici dovrebbe includere campagne di sensibilizzazione incentrate sui proprietari dei veicoli finalizzate a sviluppare le buone prassi e le abitudini di effettuare controlli di base sul loro veicolo.

Emendamenti 4 e 115

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Una serie di norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli è stata adottata nell'ambito dell'Unione. È tuttavia necessario garantire attraverso un regime di controlli tecnici periodici che, dopo essere stati immessi sul mercato, i veicoli continuino a rispettare gli standard di sicurezza previsti per tutto il loro ciclo di vita. ***Tale regime dovrebbe applicarsi a*** categorie di veicoli definite nella direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, ***la*** direttiva 2007/46/CE del Parlamento

(4) Una serie di norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli è stata adottata nell'ambito dell'Unione. È tuttavia necessario garantire attraverso un regime di controlli tecnici periodici che, dopo essere stati immessi sul mercato, i veicoli continuino a rispettare gli standard di sicurezza previsti per tutto il loro ciclo di vita. ***Ogni dispositivo installato a posteriori suscettibile di incidere sulle caratteristiche ambientali e di sicurezza del veicolo non dovrebbe alterare le caratteristiche presenti al momento della sua omologazione, prima immatricolazione o messa in circolazione. Gli Stati membri potrebbero introdurre***

europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli e la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e abroga la direttiva 74/150/CEE.

prescrizioni nazionali in materia di controlli tecnici per le categorie di veicoli definite nella direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote; **tale regime nazionale di controlli tecnici dovrebbe applicarsi a categorie di veicoli definite nella** direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli e **nella** direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) L'individuazione tempestiva di una carenza tecnica di un veicolo a motore aiuta a risolvere detta carenza e quindi a prevenire un incidente; i costi relativi agli incidenti, così risparmiati, dovrebbero essere in parte utilizzati per creare un sistema di premi.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

Emendamento

(6) Un'ampia frazione di emissioni totali di trasporto su strada, in particolare le emissioni CO₂ è dovuta ad una minoranza di veicoli con sistemi di controllo delle emissioni malfunzionanti. Si stima che il 5% della flotta di veicoli provochi il 25%

(6) Un'ampia frazione di emissioni totali di trasporto su strada, in particolare le emissioni CO₂ è dovuta ad una minoranza di veicoli con sistemi di controllo delle emissioni malfunzionanti. Si stima che il 5% della flotta di veicoli provochi il 25%

di tutte le emissioni inquinanti. Pertanto, un regime periodico di controlli tecnici contribuirebbe a migliorare l'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni medie per veicolo.

di tutte le emissioni inquinanti. ***Ciò vale anche per l'incremento delle emissioni di particolato e di NOx da parte di motori di moderna concezione, che necessitano di un controllo delle emissioni più completo, che includa la verifica, mediante un dispositivo di controllo elettronico, dell'integrità e della funzionalità del sistema diagnostico di bordo del veicolo (OBD), corroborata dagli attuali controlli del tubo di scarico, al fine di garantire un controllo completo del sistema di emissioni, in quanto il solo OBD non è affidabile.*** Pertanto, un regime periodico di controlli tecnici contribuirebbe a migliorare l'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni medie per veicolo.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) I veicoli agricoli con una velocità massima superiore a 40 km/h sono ***sempre più*** utilizzati per sostituire i veicoli pesanti ***nelle attività*** di trasporto ***locali***. ***Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello di veicoli pesanti e quindi questa categoria di veicoli dovrebbe ricevere*** lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici.

Emendamento

(8) I veicoli agricoli con una velocità massima 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 siano utilizzati in questo modo ricevano*** lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il valore dei veicoli di interesse storico consiste nel preservare il patrimonio del periodo storico in cui sono stati costruiti ***e si ritiene che essi vengano*** utilizzati ***solo raramente sulla rete stradale pubblica***. Dovrebbe essere lasciato alla decisione degli Stati membri decidere in merito alla periodicità dei controlli tecnici per questo

Emendamento

(9) I veicoli di interesse storico preservano il patrimonio del periodo storico in cui sono stati costruiti, ***sono mantenuti in condizioni conformi al periodo storico e sono*** utilizzati raramente ***come veicoli di uso quotidiano***. Dovrebbe essere lasciato alla decisione degli Stati membri decidere in merito alla periodicità dei controlli

tipo di veicoli. Dovrebbe sempre spettare agli Stati membri regolamentare i controlli tecnici di altri tipi di veicoli specializzati.

tecnici per questo tipo di veicoli *o alla diversa regolamentazione del regime dei controlli della relativa idoneità alla circolazione*. Dovrebbe sempre spettare agli Stati membri regolamentare i controlli tecnici di altri tipi di veicoli specializzati.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) I controlli tecnici spettano alle autorità pubbliche e *dovrebbero essere quindi effettuati dagli Stati membri o da organismi incaricati sotto la loro supervisione. Gli Stati membri dovrebbero conservare la responsabilità dei controlli tecnici in ogni caso anche se il sistema nazionale consente di autorizzare soggetti privati, tra i quali quelli che normalmente effettuano riparazioni.*

Emendamento

(10) I controlli tecnici spettano alle autorità pubbliche e *in quanto tali dovrebbero essere effettuati dallo Stato membro interessato o da organismi pubblici da esso incaricati di tale compito ovvero da organismi o impianti designati dallo Stato medesimo, debitamente autorizzati e operanti sotto la sua diretta sorveglianza, ivi inclusi organismi di natura privata . In particolare, qualora gli impianti designati quali centri di controllo tecnico dei veicoli operino anche come officine per la riparazione dei veicoli, gli Stati membri dovrebbero effettuare ogni sforzo affinché siano garantite l'obiettività e l'elevata qualità di tali controlli.*

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Affinché l'applicazione del principio di libera circolazione nell'Unione sia più efficace, è opportuno che il certificato di idoneità alla circolazione emesso nello Stato membro di prima immatricolazione sia riconosciuto reciprocamente negli Stati membri ai fini della reimmatricolazione.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) Nel momento in cui i controlli tecnici avranno raggiunto un comprovato e sufficiente livello di armonizzazione, dovrebbero essere definite disposizioni per il pieno riconoscimento reciproco dei certificati di idoneità alla circolazione in tutta l'Unione.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(11) Ai fini dell'ispezione dei veicoli e in particolare per i loro componenti di sicurezza elettronici è di importanza cruciale poter accedere alle specifiche tecniche di ogni singolo veicolo. Pertanto i costruttori di veicoli *dovrebbe* non solo fornire la serie completa dei dati prevista dal certificato di conformità (CdC) ma anche permettere l'accesso ai dati necessari per la verifica del funzionamento dei **componenti** relativi alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente. ***Le disposizioni concernenti l'accesso alle informazioni a fini di riparazione e manutenzione dovrebbero essere applicate in modo analogo a questo fine, consentendo ai centri di controllo di accedere a quegli elementi di informazione che sono necessari per effettuare i controlli tecnici. Ciò è particolarmente importante nel campo dei sistemi a controllo elettronico e dovrebbe riguardare tutti gli elementi che sono stati installati dal costruttore.***

(11) Ai fini dell'ispezione dei veicoli e in particolare per i loro componenti di sicurezza elettronici è di importanza cruciale poter accedere alle specifiche tecniche di ogni singolo veicolo. Pertanto i costruttori di veicoli *dovrebbero* non solo fornire la serie completa dei dati prevista dal certificato di conformità (CdC) ma anche permettere l'accesso ai dati necessari per la verifica del funzionamento dei **sistemi** relativi alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente. ***I dati dovrebbero contenere informazioni dettagliate che consentano di controllare la funzionalità dei sistemi di sicurezza del veicolo, in modo tale da poterli sottoporre a un contesto di ispezione tecnica periodica e stabilire una percentuale prevedibile di esiti positivi o negativi.***

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Al fine di raggiungere un elevato livello qualitativo dei controlli tecnici in tutta l'Unione, è *necessario* specificare a livello di quest'ultima le *attrezzature* che devono essere utilizzate durante il controllo, nonché la loro manutenzione e taratura.

Emendamento

(12) Al fine di raggiungere un elevato livello qualitativo dei controlli tecnici in tutta l'Unione, è *opportuno* specificare a livello di quest'ultima *gli strumenti di collaudo* che devono essere *utilizzati* durante il controllo, nonché la loro manutenzione e taratura. ***Dovrebbero essere introdotti incentivi per l'innovazione nell'ambito dei sistemi, delle procedure e delle attrezzature di collaudo, permettendo in questo modo di ridurre ulteriormente i costi e di migliorarne l'impiego.***

Emendamento 15

**Proposta di regolamento
Considerando 13**

Testo della Commissione

(13) Gli ispettori, quando effettuano i controlli, dovrebbero agire in modo indipendente e dovrebbe essere evitato qualsiasi conflitto di interesse. ***Il risultato dei controlli tecnici non dovrebbe quindi essere collegato alla retribuzione o a un eventuale vantaggio economico o personale.***

Emendamento

(13) Gli ispettori, quando effettuano i controlli tecnici, dovrebbero agire in modo indipendente e dovrebbe essere evitato qualsiasi conflitto di interesse. ***Gli Stati membri dovrebbero assicurare che i controlli siano effettuati correttamente e prestare particolare attenzione alla loro obiettività.***

Emendamento 16

**Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) La qualità e l'imparzialità dei centri di controllo tecnico sono essenziali al fine di conseguire l'obiettivo di un'elevata sicurezza stradale. Pertanto i centri di controllo che effettuano i controlli tecnici dovrebbero soddisfare, ad esempio, il requisito minimo di cui alla norma ISO 17020 sui criteri generici per il funzionamento di diversi tipi di organi che effettuano ispezioni.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) I risultati di un controllo non dovrebbero essere modificati per fini commerciali. Solo se i risultati del controllo tecnico effettuato da un ispettore sono manifestamente errati, l'organo di supervisione dovrebbe poterli modificare.

Emendamento

(14) I risultati di un controllo non dovrebbero essere modificati per fini commerciali. Solo se i risultati del controllo tecnico effettuato da un ispettore sono manifestamente errati, l'organo di supervisione dovrebbe poterli modificare **e applicare le opportune sanzioni all'organo che ha emesso il certificato.**

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Gli standard elevati dei controlli tecnici richiedono un livello elevato di capacità e di competenze del personale che effettua i controlli. È *necessario* quindi introdurre un sistema di formazione che comporti una formazione iniziale e corsi periodici di aggiornamento. *Andrebbe* definito un periodo transitorio per consentire il passaggio senza difficoltà del personale attuale addetto ai controlli ad un regime di formazione periodico.

Emendamento

(15) Gli standard elevati dei controlli tecnici richiedono un livello elevato di capacità e di competenze del personale che effettua i controlli. È *opportuno* quindi introdurre un sistema di formazione che comporti una formazione iniziale e corsi periodici di aggiornamento. *Dovrebbe* essere definito un periodo transitorio per consentire il passaggio senza difficoltà del personale attuale addetto ai controlli ad un regime di formazione periodico. ***Gli Stati membri che hanno già fissato requisiti in materia di formazione, qualifica e controllo più rigorosi rispetto ai requisiti minimi stabiliti, dovrebbero poter mantenere tale livello elevato.***

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La frequenza dei controlli dovrebbe essere adattata a seconda del tipo di veicolo **e del chilometraggio**. I veicoli tendono verosimilmente a presentare carenze

Emendamento

(17) La frequenza dei controlli dovrebbe essere adattata a seconda del tipo di veicolo. I veicoli tendono a presentare carenze tecniche quando raggiungono una

tecniche quando raggiungono una certa età **e, in particolare se soggetti ad un uso frequente, dopo un certo chilometraggio.**

È quindi opportuno **innalzare la frequenza dei** controlli per i veicoli più vecchi **e per i veicoli con un elevato chilometraggio.**

certa età. È quindi opportuno **controllare più spesso** i veicoli più vecchi.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) I controlli tecnici dovrebbero comprendere tutti gli aspetti specifici attinenti alla progettazione, alla costruzione e all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo. Nell'ambito di questi aspetti e considerando lo stato attuale della tecnologia dei veicoli, è *necessario* includere i moderni sistemi elettronici nell'elenco degli elementi da controllare. Allo scopo di armonizzare ulteriormente il controllo tecnico dei veicoli a motore è opportuno introdurre metodi di prova per ciascuno di tali elementi.

Emendamento

(19) I controlli tecnici dovrebbero comprendere tutti gli aspetti specifici attinenti alla progettazione, alla costruzione e all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo. ***Tali aspetti dovrebbero essere aggiornati per tenere conto dell'evoluzione della ricerca e dei progressi tecnici in materia di sicurezza dei veicoli. Pneumatici scadenti, montati su assi non standard, dovrebbero essere considerati un elemento critico per la sicurezza e dovrebbero, pertanto, essere inclusi nei controlli tecnici.*** Nell'ambito di questi aspetti e considerando lo stato attuale della tecnologia dei veicoli, è *opportuno* includere i moderni sistemi elettronici nell'elenco degli elementi da controllare. Allo scopo di armonizzare ulteriormente il controllo tecnico dei veicoli a motore è opportuno introdurre metodi di prova per ciascuno di tali elementi.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) Le norme sui controlli tecnici dovrebbero contemplare un alto livello minimo comune in tutta l'Unione, consentendo agli Stati membri già dotati di controlli tecnici più rigorosi rispetto a quanto prescritto dal presente Regolamento di mantenere tale livello più

elevato e di adeguarlo, se del caso, ai progressi tecnici.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) Il titolare dell'immatricolazione di un veicolo sottoposto a controllo tecnico nel corso del quale vengono individuate delle carenze, in particolare *quelle che rappresentano* un rischio per la sicurezza stradale, dovrebbe correggere tali carenze senza ulteriori *ritardi*. Nel caso di carenze pericolose, *l'immatricolazione del* veicolo dovrebbe *essere revocata* fino a quando tali carenze non siano state pienamente corrette.

Emendamento

(21) Il titolare dell'immatricolazione di un veicolo sottoposto a controllo tecnico nel corso del quale vengono individuate delle carenze, in particolare *qualora il veicolo rappresenti* un rischio per la sicurezza stradale, dovrebbe correggere tali carenze senza *ritardo*. Nel caso di carenze pericolose, *il* veicolo *non* dovrebbe *circolare sulle strade pubbliche* fino a quando tali carenze non siano state pienamente corrette.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) Al termine di ogni controllo dovrebbe essere rilasciato un certificato di *conformità, che includa tra l'altro informazioni sull'identità del veicolo e informazioni sui risultati* del controllo. *Al fine di assicurare un appropriato seguito ai controlli tecnici*, gli Stati membri dovrebbero raccogliere e conservare tali informazioni in una banca dati.

Emendamento

(22) *Per garantire che venga dato un seguito adeguato all'esito del controllo*, al termine di ogni controllo dovrebbe essere rilasciato un certificato di *idoneità alla circolazione* e tale certificato dovrebbe essere rilasciato *anche in formato elettronico*, con un *livello di dettaglio equivalente a quello del certificato di idoneità alla circolazione originale per quanto concerne l'identità del veicolo e l'esito del controllo*. *Inoltre* gli Stati membri dovrebbero raccogliere e conservare tali informazioni in una banca dati *centralizzata, affinché sia possibile verificare facilmente l'autenticità delle ispezioni tecniche periodiche*.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) Dato che taluni Stati membri non esigono la registrazione per determinate categorie di veicoli, quali i rimorchi leggeri, i dati relativi al superamento del controllo tecnico dovrebbero essere resi disponibili mediante un attestato di revisione esposto in modo visibile sul veicolo.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

Emendamento

(23) Si ritiene che le frodi sui contachilometri incidano tra il 5% e il 12% sulle vendite di automobili usate, comportando un costo elevato per la società pari a diversi miliardi di euro all'anno e una valutazione non corretta dello stato di *conformità* di un veicolo. Al fine di combattere la frode sui contachilometri, l'indicazione nel certificato di *conformità* dei chilometri percorsi assieme all'obbligo di presentare il certificato del controllo precedente faciliterebbe l'individuazione di manomissioni o manipolazioni del contachilometri. La frode relativa al contachilometri dovrebbe inoltre essere considerata con maggiore sistematicità un reato passibile di sanzione.

(23) Si ritiene che le frodi sui contachilometri incidano su una percentuale tra il 5% e il 12% delle vendite di automobili usate ***a livello nazionale, mentre tale percentuale è nettamente più elevata nel caso di vendite transfrontaliere, il che*** comporta un costo molto elevato per la società, pari a diversi miliardi di euro all'anno, nonché una valutazione non corretta dello stato di *idoneità alla circolazione* di un veicolo. Al fine di combattere la frode sui contachilometri, l'indicazione nel certificato di *idoneità alla circolazione* dei chilometri percorsi assieme all'obbligo di presentare il certificato del controllo precedente faciliterebbe l'individuazione di manomissioni o manipolazioni del contachilometri. ***La creazione di una piattaforma elettronica che raccolga, nel rispetto della protezione dei dati, informazioni sui chilometri percorsi e gli incidenti gravi nei quali i veicoli sono stati coinvolti nel periodo di utilizzo, dovrebbe altresì contribuire a impedire le manomissioni e a rendere accessibili informazioni importanti.*** La frode relativa al contachilometri dovrebbe inoltre essere

considerata con maggiore sistematicità un reato passibile di sanzione.

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 25

Testo della Commissione

(25) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio, che segue i veicoli per tutto il loro ciclo di vita, dall'omologazione attraverso le immatricolazioni, le ispezioni fino alla demolizione. Lo sviluppo e l'interconnessione di banche dati elettroniche dei veicoli nazionali e dei costruttori ***in linea di principio dovrebbero contribuire*** a migliorare l'efficienza dell'intera catena amministrativa del veicolo e a ridurre i costi e gli oneri amministrativi. ***La Commissione dovrebbe quindi effettuare uno studio sulla fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica europea di informazioni sui veicoli a questo fine.***

Emendamento

(25) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio, che segue i veicoli per tutto il loro ciclo di vita, dall'omologazione attraverso le immatricolazioni, le ispezioni fino alla demolizione. Lo sviluppo e l'interconnessione di banche dati elettroniche dei veicoli nazionali e dei costruttori ***contribuirebbero*** a migliorare l'efficienza dell'intera catena amministrativa del veicolo e a ridurre i costi e gli oneri amministrativi.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Considerando 25 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(25 bis) Poiché l'obiettivo del presente regolamento dovrebbe essere quello di incoraggiare un'ulteriore armonizzazione e standardizzazione dei controlli tecnici periodici dei veicoli, che dovrebbe portare alla creazione di un mercato unico dei controlli tecnici periodici nell'Unione con un sistema di riconoscimento reciproco dei certificati di idoneità alla circolazione che consenta di controllare i veicoli in qualsiasi Stato membro, sarebbe opportuno che la Commissione europea elaborasse una relazione sui progressi realizzati nel processo di armonizzazione al fine di stabilire quando dar vita a tale

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 26

Testo della Commissione

(26) *Allo scopo di integrare* il presente regolamento *con ulteriori dettagli tecnici*, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di tener conto, se opportuno, dell'evoluzione della legislazione dell'Unione in materia di omologazione in relazione alle categorie di veicoli, nonché della necessità di aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico. È *particolarmente importante* che durante i suoi lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. La Commissione, *in fase di preparazione e redazione* degli atti delegati, dovrebbe *garantire la contemporanea, corretta e tempestiva* trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento

(26) *Al fine di aggiornare* il presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti *conformemente* all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di tener conto, se opportuno, dell'evoluzione della legislazione dell'Unione in materia di omologazione in relazione alle categorie di veicoli, nonché della necessità di aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico. È *di particolare importanza* che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. *Nella* preparazione e *nell'elaborazione* degli atti delegati la Commissione dovrebbe *provvedere* alla *contestuale, tempestiva e appropriata* trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(29) Poiché *lo scopo* del presente regolamento, *cioè* l'istituzione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi all'effettuazione di controlli tecnici dei veicoli a motore all'interno dell'Unione, non può essere *realizzato* in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere meglio conseguito a livello dell'Unione, quest'ultima può *adottare misure*, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. *In conformità* al principio di proporzionalità enunciato *in tale* articolo, il presente

Emendamento

(29) Poiché *l'obiettivo* del presente regolamento, *vale a dire* l'istituzione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi all'effettuazione di controlli tecnici dei veicoli a motore all'interno dell'Unione, non può essere *conseguito* in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere meglio conseguito a livello dell'Unione, quest'ultima può *intervenire* in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a

regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.

quanto è necessario per conseguire tale *obiettivo in ottemperanza* al principio di proporzionalità enunciato *nello stesso articolo*. ***Gli Stati membri hanno la facoltà di fissare requisiti più severi rispetto a quelli minimi previsti.***

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento istituisce un regime periodico di controlli tecnici dei veicoli a motore.

Emendamento

Il presente regolamento istituisce un regime periodico di controlli tecnici dei veicoli ***eseguiti sulla base di norme e prescrizioni tecniche minime con l'obiettivo di garantire un elevato livello di sicurezza stradale e di tutela dell'ambiente.***

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 1

Testo della Commissione

– veicoli a motore, ***aventi almeno quattro ruote, destinati al*** trasporto di persone e ***il cui numero di*** posti a sedere, sedile del conducente escluso, ***non è superiore a otto***
– veicoli di categoria M1,

Emendamento

– veicoli a motore, ***progettati e costruiti essenzialmente per il*** trasporto di persone e ***dei loro bagagli, aventi al massimo otto*** posti a sedere, sedile del conducente escluso – veicoli di categoria M1,

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 2

Testo della Commissione

– veicoli a motore ***destinati al*** trasporto di persone e ***il cui numero*** di posti a sedere, escluso quello del conducente, ***è superiore a otto*** – veicoli delle categorie M2 e M3,

Emendamento

– veicoli a motore ***progettati e costruiti essenzialmente per il*** trasporto di persone e ***dei loro bagagli, aventi più di otto*** posti a sedere, escluso quello del conducente – veicoli delle categorie M2 e M3,

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 3

Testo della Commissione

- veicoli a motore, **aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose** su strada, **con** una massa massima **autorizzata** non superiore a **3 500 kg** – veicoli di categoria N1,

Emendamento

- veicoli a motore, **progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto su strada di merci, aventi** una massa massima non superiore a **3,5 tonnellate** – veicoli di categoria N1,

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

- veicoli a motore **progettati e costruiti essenzialmente per il** trasporto di merci la cui massa massima supera **le 3,5 tonnellate** – veicoli delle categorie N2 e N3,

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 5

Testo della Commissione

- rimorchi **e semirimorchi la cui** massa massima autorizzata non **supera i 3 500 kg**
- veicoli delle categorie **O1 e O2**,

Emendamento

- rimorchi **progettati e costruiti per il trasporto di merci e persone, nonché per l'alloggiamento di persone, aventi una** massa massima **superiore a 750 kg non superiore a 3,5 tonnellate** – veicoli delle categorie O2,

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 6

Testo della Commissione

- rimorchi e **semirimorchi la cui** massa massima **autorizzata supera i 3 500 kg** – veicoli delle categorie O3 e O4,

Emendamento

- rimorchi **progettati e costruiti per il trasporto di merci e persone, nonché per l'alloggiamento di persone, aventi una** massa massima **superiore a 3,5 tonnellate**

– veicoli delle categorie O3 e O4,

Emendamento 117/1

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 7

Testo della Commissione

– veicoli a due o tre ruote – veicoli delle categorie **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e, **L6e** e L7e,

Emendamento

– **dal 1° gennaio 2016**, veicoli a due o tre ruote – veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e,

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 8

Testo della Commissione

– trattori a ruote con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/ora – **veicoli della categoria T5**.

Emendamento

– trattori a ruote **della categoria T5 utilizzati principalmente sulla rete stradale pubblica** con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/ora.

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri possono altresì estendere l'obbligo di controllo tecnico periodico ad altre categorie di veicoli. Gli Stati membri informano la Commissione in merito a ogni decisione di proroga da essi adottata, esponendone la motivazione.

Emendamento 117/2

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Il presente regolamento si applica a decorrere dal 1° gennaio 2018 alle seguenti categorie di veicoli, a meno che

la Commissione non dimostri nella sua relazione, elaborata a norma dell'articolo 18 bis, che tale misura sarebbe inefficace:

– veicoli a due o tre ruote – veicoli delle categorie L1e, L2e e L6e.

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 2 – trattino 2

Testo della Commissione

– veicoli *appartenenti alle* forze armate, *ai* vigili del fuoco, *alla* protezione civile, *ai* servizi di emergenza o di soccorso,

Emendamento

– veicoli *utilizzati dalle* forze armate, *dai* vigili del fuoco, *dalla* protezione civile, *dai* servizi di emergenza o di soccorso,

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 2 – trattino 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– rimorchi della categoria O2 con massa massima non superiore a 2,0 tonnellate con esclusione dei rimorchi della categoria O2 di tipo caravan.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 3– punto 5

Testo della Commissione

(5) “veicoli a due o tre ruote”, ogni veicolo a motore su due ruote con o senza sidecar, tricicli e quadricicli;

Emendamento

soppresso

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 3– punto 7

Testo della Commissione

(7) "veicolo di interesse storico", ogni veicolo che risponda alle seguenti condizioni:

Emendamento

7) "veicolo di interesse storico", ogni veicolo considerato storico dallo Stato membro d'immatricolazione o da uno dei

- sia stato costruito almeno 30 anni fa,
- **la sua manutenzione sia stata effettuata utilizzando pezzi di ricambio che riproducono i componenti originali del veicolo;**
- non abbia subito modifiche nelle caratteristiche tecniche **delle sue componenti principali come motore, freni, sterzo o sospensioni e**
- **non sia stato modificato nel suo aspetto esterno;**

suoi organismi di autorizzazione designati e che risponda alle seguenti condizioni:

- sia stato costruito **o immatricolato per la prima volta** almeno trenta anni fa,
- **il modello specifico, quale definito negli atti giuridici pertinenti dell'Unione sull'omologazione per tipo, non sia più in produzione;**
- **sia stato conservato e mantenuto in condizioni storiche corrette e** non abbia subito modifiche **rilevanti** nelle caratteristiche tecniche;

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – punto 9

Testo della Commissione

(9) “controllo tecnico”, **una verifica che le parti e i componenti di** un veicolo **siano conformi** alle caratteristiche **ambientali e di sicurezza in vigore** al momento dell’omologazione, della prima immatricolazione o dell’entrata in servizio, **nonché al momento** dell’ammodernamento;

Emendamento

9) “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 45

Proposta di regolamento

Articolo 3 punto 13

Testo della Commissione

(13) "ispettore", persona autorizzata da uno Stato membro ad effettuare il controllo tecnico in un centro di controllo o per conto di un'autorità competente;

Emendamento

13) "ispettore", persona autorizzata da uno Stato membro **o dalla sua autorità competente** ad effettuare il controllo tecnico in un centro di controllo o per conto di un'autorità competente;

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il controllo tecnico viene effettuato *esclusivamente* dall'autorità competente *di uno* Stato membro o da *centri di controllo autorizzati dagli Stati membri*.

Emendamento

2. Il controllo tecnico viene effettuato *in linea di principio nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato* dall'autorità competente *di tale* Stato membro o da *un organismo pubblico incaricato di tale compito da tale Stato oppure da organismi o impianti approvati dal medesimo Stato e sottoposti alla sua supervisione, compresi i soggetti privati autorizzati*.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. I costruttori dei veicoli forniscono ai centri di controllo o, se del caso, all'autorità competente, le informazioni tecniche necessarie ai fini dei controlli tecnici, come indicato all'allegato I. La Commissione adotta norme dettagliate relative alle procedure per accedere alle informazioni tecniche indicate all'allegato I in conformità *alla* procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Emendamento

3. I costruttori dei veicoli forniscono *gratuitamente* ai centri di controllo *e ai produttori di strumenti di collaudo* o, se del caso, all'autorità competente, le informazioni tecniche necessarie ai fini dei controlli tecnici, come indicato all'allegato I. *Tali informazioni comprendono, per i produttori di strumenti di collaudo, i dati utili per consentire agli strumenti di collaudo di effettuare una valutazione positiva o negativa delle funzionalità dei sistemi di controllo elettronico dei veicoli.* La Commissione adotta norme dettagliate relative alle procedure per accedere alle informazioni tecniche indicate all'allegato I *ed esamina la fattibilità di un punto unico di accesso*, in conformità *della* procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Capo III – titolo

Testo della Commissione

REQUISITI RELATIVI AI CONTROLLI
TECNICI

Emendamento

REQUISITI **MINIMI** RELATIVI AI
CONTROLLI TECNICI

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1 – trattino 2

Testo della Commissione

– veicoli delle categorie M1, N1 e O2:
quattro anni dopo la data alla quale il
veicolo è stato immatricolato per la prima
volta, **successivamente due anni dopo** e in
seguito ogni **anno**;

Emendamento

– veicoli delle categorie M1, N1 e O2:
quattro anni dopo la data alla quale il
veicolo è stato immatricolato per la prima
volta, e in seguito ogni **due anni**;

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1 – trattino 3

Testo della Commissione

– veicoli di categoria M1 immatricolati
come taxi o ambulanze, veicoli delle
categorie M2, M3, N2, N3, **T5**, O3 e O4:
un anno dopo la data alla quale il veicolo è
stato immatricolato per la prima volta e
successivamente ogni anno.

Emendamento

– veicoli di categoria M1 immatricolati
come taxi o ambulanze, veicoli delle
categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4: un
anno dopo la data alla quale il veicolo è
stato immatricolato per la prima volta e
successivamente ogni anno;

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1 – trattino 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– **veicoli della categoria T5 utilizzati
principalmente sulla rete stradale
pubblica: un anno dopo la data alla quale
il veicolo è stato immatricolato per la
prima volta e successivamente ogni anno;**

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – trattino 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– altre categorie di veicoli: a intervalli stabiliti dallo Stato membro di immatricolazione.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Ciascuno Stato membro può decidere di introdurre incentivi per l'esecuzione di controlli tecnici, qualora il titolare del veicolo decida di effettuare il controllo annualmente. Il periodo di incentivazione inizia non prima di dieci anni dalla data prima immatricolazione del veicolo.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Uno Stato membro può prescrivere controlli tecnici periodici più frequenti per i veicoli di qualsiasi categoria immatricolati nel proprio territorio.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Nel caso in cui un veicolo di categoria M1 o N1 raggiunga una percorrenza di 160 000 km al primo controllo tecnico effettuato dopo la prima immatricolazione, verrà sottoposto

soppresso

successivamente a un controllo tecnico a periodicità annuale.

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il titolare del certificato di immatricolazione può chiedere al centro di controllo, o alla autorità competente se del caso, di effettuare il controllo tecnico durante il periodo intercorrente tra l'inizio del mese che precede quello della data *anniversaria* di cui al paragrafo 1 e la fine del secondo mese successivo a tale data, senza ripercussioni sulla data prevista per il prossimo controllo tecnico.

Emendamento

3. Il titolare del certificato di immatricolazione può chiedere al centro di controllo, o alla autorità competente ***o agli organismi o ai soggetti approvati dallo Stato e sottoposti alla sua supervisione***, se del caso, di effettuare il controllo tecnico durante il periodo intercorrente tra l'inizio del mese che precede quello della data *di ricorrenza annuale* di cui al paragrafo 1 e la fine del secondo mese successivo a tale data, senza ripercussioni sulla data prevista per il prossimo controllo tecnico.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4 – trattino 3

Testo della Commissione

– in caso di cambio del titolare del certificato di immatricolazione di un veicolo.

Emendamento

soppresso

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4 – trattino 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

– quando il veicolo ha raggiunto un chilometraggio di 160 000 km.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il controllo tecnico deve riguardare le aree di cui all'allegato II, punto 2.

Emendamento

1. Il controllo tecnico deve riguardare **almeno** le aree di cui all'allegato II, punto 2.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Per ogni area di cui al paragrafo 1, le autorità competenti dello Stato membro o il centro di controllo effettuano un controllo tecnico che riguardi almeno gli elementi e utilizzi il metodo applicabile al controllo di questi elementi, come indicato nell'allegato II, punto 3.

Emendamento

2. Per ogni area di cui al paragrafo 1, le autorità competenti dello Stato membro o il centro di controllo effettuano un controllo tecnico che riguardi almeno gli elementi di cui all'allegato II, punto 3, e utilizzi il metodo applicabile al controllo di questi elementi ivi raccomandato **o un'alternativa equivalente approvata dall'autorità competente.**

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente che ha effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascia a quest'ultimo un certificato di *conformità* che contiene almeno gli elementi di cui all'allegato IV.

Emendamento

1. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente che ha effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascia a quest'ultimo un certificato di *idoneità alla circolazione*, disponibile anche in formato elettronico, che contiene almeno gli elementi di cui all'allegato IV. **La Commissione europea elabora a tal fine un modello europeo per il controllo tecnico.**

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente, fornisce alla persona che ha presentato il veicolo al controllo tecnico **il** certificato di conformità o, in caso di certificato di *conformità* elettronico, una copia cartacea **debitamente certificata di tale certificato**.

Emendamento

2. **Non appena le prove sono state completate in modo soddisfacente**, il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente, fornisce alla persona che ha presentato il veicolo al controllo tecnico **un** certificato di *idoneità alla circolazione* o, in caso di certificato di *idoneità alla circolazione in formato* elettronico, **mette a sua disposizione** una copia cartacea **contenente il risultato delle prove**.

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Quando si riceve una domanda di reimmatricolazione e il veicolo proviene da un altro Stato membro, le autorità preposte all'immatricolazione riconoscono il certificato di idoneità alla circolazione del veicolo previa verifica della validità in sede di reimmatricolazione. Il riconoscimento della validità originale del certificato copre lo stesso periodo di tempo della validità originaria del certificato, tranne nel caso in cui la validità originale del certificato supera la durata legale massima vigente nello Stato membro di reimmatricolazione del veicolo. In tale caso la validità è rivista al ribasso e viene calcolata a partire dalla data in cui per il veicolo è stato emesso il certificato di idoneità alla circolazione originale. Prima della data di applicazione del presente regolamento, gli Stati membri si comunicano reciprocamente il formato del certificato di idoneità alla circolazione riconosciuto dalle rispettive autorità competenti, nonché le istruzioni per verificarne l'autenticità.

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Ai fini del controllo del contachilometri e *quando* tale informazione non è stata comunicata per via elettronica dopo il precedente controllo tecnico, l'ispettore chiede alla persona che presenta il veicolo al controllo di mostrare il certificato rilasciato dopo il precedente controllo tecnico.

Emendamento

4. Ai fini del controllo del contachilometri ove **installato**, e *qualora* tale informazione non *sia* stata comunicata per via elettronica dopo il precedente controllo tecnico, l'ispettore chiede alla persona che presenta il veicolo al controllo di mostrare il certificato rilasciato dopo il precedente controllo tecnico **se il certificato non è stato rilasciato per via elettronica**.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I risultati del controllo tecnico vengono comunicati all'autorità di immatricolazione del veicolo. Tale comunicazione contiene le informazioni presenti nel certificato di conformità.

Emendamento

5. I risultati del controllo tecnico vengono comunicati **senza indugio per via elettronica** all'autorità di immatricolazione del veicolo. Tale comunicazione contiene le informazioni presenti nel certificato di **idoneità alla circolazione**.

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. In caso di carenze gravi, l'autorità competente **decide** a quali condizioni il veicolo può essere utilizzato prima di essere sottoposto ad un altro controllo tecnico. Quest'ultimo avviene entro sei settimane dal controllo iniziale.

Emendamento

2. In caso di carenze gravi, l'autorità **nazionale** competente **può decidere** a quali condizioni il veicolo può essere utilizzato prima di essere sottoposto ad un altro controllo tecnico. Quest'ultimo avviene entro sei settimane dal controllo iniziale.

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. In caso di carenze pericolose, **il veicolo non viene utilizzato su strade accessibili al pubblico e la sua immatricolazione viene revocata a norma dell'articolo 3 bis della direttiva XXX del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli**, fino a quando le carenze non siano state corrette **e venga rilasciato un nuovo certificato di conformità che attesti la conformità del veicolo.**

Emendamento

3. In caso di carenze pericolose, **lo Stato membro o l'autorità competente può impedire o limitare l'utilizzo del veicolo sulle strade pubbliche** fino a quando **tutte** le carenze **pericolose** non siano state corrette.

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato sul suo territorio rilascia un *documento* che *attesta* che il veicolo ha superato il controllo tecnico. L'attestato indica la data del prossimo controllo tecnico.

Emendamento

Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato sul suo territorio rilascia un *attestato* che *indica* che il veicolo ha superato il controllo tecnico. L'attestato indica la data del prossimo controllo tecnico. **Non è necessario rilasciare alcun attestato comprovante l'avvenuto controllo tecnico se è possibile indicare nel documento di immatricolazione del veicolo che il controllo tecnico è stato effettuato e la data del prossimo controllo.**

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 10 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Se il veicolo controllato rientra in una categoria di veicoli non soggetti a

immatricolazione nello Stato membro in cui è entrato in servizio, l'attestato che il controllo è stato superato è esposto in modo visibile sul veicolo.

Emendamento 71

Proposta di regolamento Articolo 10 – comma 2

Testo della Commissione

Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato in conformità *al* paragrafo 1.

Emendamento

Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato in conformità *del* paragrafo 1 ***di un altro Stato membro, o una corrispondente annotazione nel documento di immatricolazione del veicolo, purché l'attestato sia stato rilasciato per un veicolo immatricolato in tale Stato membro.***

Emendamento 72

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici sono conformi ai requisiti tecnici minimi stabiliti all'allegato V.

Emendamento

1. Gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici sono conformi ***almeno*** ai requisiti tecnici minimi stabiliti all'allegato V.

Emendamento 73

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. I centri di controllo, nei quali gli ispettori effettuano i controlli tecnici, sono autorizzati da uno Stato membro o dalla sua autorità competente.

Emendamento 74

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. I centri utilizzati per effettuare i controlli tecnici già riconosciuti dagli Stati membri prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, devono essere sottoposti a nuova verifica della conformità ai requisiti minimi dopo almeno cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 75

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di controllo rispettano i requisiti dello Stato membro che concede l'autorizzazione. I centri di controllo assicurano l'obiettività e l'elevata qualità del controllo dei veicoli.

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. I controlli tecnici vengono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione stabiliti nell'allegato VI.

1. I controlli tecnici vengono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione stabiliti nell'allegato VI. ***Gli Stati membri possono introdurre requisiti supplementari in materia di competenza e formazione.***

Emendamento 77

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri prescrivono una formazione adeguata per gli ispettori, in linea con i requisiti in materia di qualifiche.

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. ***Gli Stati membri*** rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione. Tale certificato comprende almeno le informazioni menzionate all'allegato VI, punto 3.

2. ***Le autorità competenti o, se del caso, i centri di formazione riconosciuti*** rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione. Tale certificato comprende almeno le informazioni menzionate all'allegato VI, punto 3.

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Gli ispettori impiegati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo alla data di applicazione del presente regolamento sono esentati dai requisiti stabiliti all'allegato VI, punto 1. Gli Stati membri rilasciano un certificato di equipollenza ai suddetti ispettori.

3. Gli ispettori impiegati ***o autorizzati*** da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo alla data di applicazione del presente regolamento sono esentati dai requisiti stabiliti all'allegato VI, punto 1. Gli Stati membri rilasciano un certificato di equipollenza ai suddetti ispettori.

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 4 bis (nuovo)

4 bis. *Una persona che ha eseguito riparazioni o opere di manutenzione su un veicolo non partecipa in veste di ispettore al successivo controllo tecnico periodico dello stesso veicolo, a meno che l'organo di supervisione non abbia accertato che sussiste un livello elevato di obiettività. Gli Stati membri possono prescrivere requisiti più rigorosi in materia di separazione delle attività.*

Emendamento 81

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Il centro di controllo informa la persona che presenta il veicolo al controllo in merito alle **necessarie riparazioni da effettuare** e non altera i risultati del controllo per fini commerciali.

Emendamento

5. Il centro di controllo informa la persona **o l'officina di riparazione** che presenta il veicolo al controllo in merito alle **carenze riscontrate** e non altera i risultati del controllo per fini commerciali.

Emendamento 82

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri provvedono alla supervisione dei centri di controllo nel proprio territorio.

Emendamento 83

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente sono esentati dai requisiti in materia di autorizzazione e supervisione.

Emendamento

2. I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente **di uno Stato membro** sono esentati dai requisiti in materia di autorizzazione e supervisione.

Emendamento 84

Proposta di regolamento Articolo 15

Testo della Commissione

La Commissione **intende esaminare la fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di** una piattaforma elettronica di *informazioni* sui veicoli al fine dello scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo, l'immatricolazione e l'omologazione dei veicoli, i centri di controllo e i costruttori dei veicoli.

Sulla base del suddetto esame **essa intende proporre e valutare** diverse alternative, tra le quali la possibilità di eliminare il requisito relativo all'attestato che il controllo è stato superato di cui all'articolo 10. Entro due anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sui risultati

Emendamento

La Commissione esamina **le modalità più efficaci ed efficienti per istituire** una piattaforma elettronica di *informazione* sui veicoli **avvalendosi di soluzioni informatiche esistenti e già predisposte con riguardo allo scambio internazionale di dati al fine di ridurre al minimo i costi e di evitare duplicazioni. L'esame deve tener conto del modo più adeguato di collegare i sistemi nazionali esistenti** al fine dello scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici **e alle letture del contachilometri** tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo, l'immatricolazione e l'omologazione dei veicoli, i centri di controllo, i produttori di strumenti di collaudo e i costruttori dei veicoli.

La Commissione esamina altresì la raccolta e la conservazione dei dati già esistenti e rilevanti per la sicurezza, concernenti i veicoli coinvolti in incidenti gravi. Tali dati devono includere almeno informazioni sui componenti rilevanti per la sicurezza sostituiti e riparati.

I dati storici di un veicoli sono a disposizione degli ispettori che controllano il veicolo e, in formato reso anonimo, degli Stati membri, onde fornire loro un ausilio per pianificare e realizzare misure intese a migliorare la sicurezza stradale nonché al detentore del certificato di immatricolazione o al proprietario del veicolo.

Sulla base del suddetto esame **la Commissione propone e valuta** diverse alternative, tra le quali la possibilità di eliminare il requisito relativo all'attestato che il controllo è stato superato di cui all'articolo 10 **e l'introduzione di un sistema che consenta agli Stati membri di scambiarsi informazioni relative al chilometraggio o a incidenti gravi subiti**

dell'esame, unendo, se del caso, una proposta legislativa.

dal veicolo nel corso della sua utilizzazione in caso di vendite transfrontaliere. Entro due anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sui risultati dell'esame, unendo, se del caso, una proposta legislativa.

Emendamento 85

Proposta di regolamento Articolo 17

Testo della Commissione

È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati *in conformità* all'articolo 19 al fine di:

– ***aggiornare*** l'articolo 2, paragrafo 1, e l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, *come appropriato, al fine di tener conto delle* modifiche apportate alle categorie dei veicoli derivanti da emendamenti alla legislazione di cui all'**articolo 3**, paragrafo 1,

– ***aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico o al fine di tener conto delle modifiche della legislazione dell'Unione o internazionale.***

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati *conformemente* all'**articolo 18** al fine di ***aggiornare:***

a) la designazione delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, secondo i casi, in presenza di modifiche apportate alle categorie dei veicoli derivanti da emendamenti alla legislazione ***in materia di omologazione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, senza che ne risulti alterata la portata o la frequenza del controllo,***

b) l'allegato II, punto 3, per quanto concerne i metodi e le cause della mancata conformità, l'allegato V in caso di disponibilità di metodi di controllo più efficienti ed efficaci e l'allegato I nel caso in cui siano necessarie ulteriori informazioni al fine di effettuare i controlli tecnici;

c) l'allegato II, punto 3, per quanto concerne l'elenco degli elementi da controllare, i metodi di prova e le cause della mancata conformità, l'allegato III per quanto concerne la valutazione delle carenze, l'allegato V, onde adattare tali aspetti all'evoluzione della legislazione unionale in materia di sicurezza o ambiente e l'allegato I nel caso siano

necessarie ulteriori informazioni per effettuare i controlli tecnici.

Emendamento 86

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. *La delega di potere di cui all'articolo 17 è conferita per un periodo indeterminato a decorrere da [la data di entrata in vigore del presente regolamento].*

Emendamento

2. *Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 17 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [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 87

Proposta di regolamento Articolo 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 18 bis

Relazioni sui veicoli e due o tre ruote

Al più tardi [tre anni dalla data di pubblicazione del presente regolamento], la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'inserimento dei veicoli e due o tre ruote nell'ambito di applicazione del presente regolamento. La relazione valuta la situazione della sicurezza stradale nell'Unione per detta categoria di veicoli. La Commissione procede in particolare alla comparazione tra i risultati in materia di sicurezza stradale per detta categoria di veicoli negli Stati membri che effettuano il controllo tecnico di tale categoria di veicoli con quelli registrati negli Stati membri che non procedono al

controllo di tale categoria di veicoli al fine di accertare se l'esecuzione di controlli tecnici dei veicoli a due o tre ruote sia proporzionata agli obiettivi previsti in materia di sicurezza stradale. La relazione è corredata, se del caso, di proposte legislative.

Emendamento 110

Proposta di regolamento Articolo 18 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 18 ter

Reportistica

Al più tardi [cinque anni dalla data di pubblicazione del presente regolamento], la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'esecuzione e sulle conseguenze del presente regolamento, in particolare per quanto concerne la frequenza dei controlli, il livello di armonizzazione dei controlli tecnici periodici e l'efficacia delle disposizioni sul riconoscimento reciproco dei certificati di controllo tecnico nei casi di immatricolazione dei veicoli provenienti da un altro Stato membro. La relazione valuta anche se il livello di armonizzazione sia tale da permettere il pieno riconoscimento reciproco dei certificati di controllo tecnico in tutta l'Unione e se per conseguire questo obiettivo si rendano necessari standard europei più elevati. La relazione è corredata, se del caso, di proposte legislative.

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Ogni Stato membro adotta i provvedimenti necessari per assicurare che la manipolazione o la manomissione di un

2. Ogni Stato membro adotta i provvedimenti necessari per assicurare che la manipolazione o la manomissione **di**

contachilometri sia considerata un reato e sia perseguibile mediante sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

componenti e sistemi di un veicolo rilevanti per la sicurezza e l'ambiente o di un contachilometri sia considerata un reato e sia perseguibile mediante sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e per garantire l'accuratezza della lettura del contachilometri nel corso dell'intero ciclo di vita del veicolo.

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Allegato I – parte 5 – punto 5.3 – trattino 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– Pressione degli pneumatici raccomandata

Emendamento 90

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 1 – comma 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Qualora non sia possibile controllare un veicolo utilizzando un metodo di controllo raccomandato di cui al presente allegato, il centro di controllo può effettuare il controllo conformemente a un metodo di controllo alternativo autorizzato per iscritto dall'autorità competente appropriata. L'autorità competente accerta che siano tutelate le norme di sicurezza e ambientali.

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 1.8 – lettera a

Testo della Commissione

1.8 Liquido dei freni

Misurazione della temperatura di ebollizione o tenore di acqua

a) Temperatura di ebollizione del liquido dei freni troppo bassa ***o tenore d'acqua troppo alto***

Emendamento

1.8 Liquido dei freni	Misurazione della temperatura di ebollizione o tenore di acqua	a) Temperatura di ebollizione del liquido dei freni troppo bassa
-----------------------	--	--

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 3.3 – lettera a

Testo della Commissione

3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a) Specchietto o dispositivo mancanti o non montati conformemente ai requisiti
--	--------------	--

Emendamento

3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a) Specchietto o dispositivo mancanti o non montati conformemente ai requisiti, compresi quelli di cui alla direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità
--	--------------	--

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 4.1.2

Testo della Commissione

4.1.2. Allineamento	Determinare l'orientamento orizzontale di ciascun faro in posizione anabbagliante utilizzando un dispositivo per l'orientamento dei fari o uno schermo	L'orientamento del faro non rientra nei limiti fissati dai requisiti
---------------------	---	--

Emendamento

4.1.2. Allineamento	Determinare l'orientamento orizzontale	L'orientamento del faro non rientra nei limiti
---------------------	--	--

e verticale di ciascun faro in posizione anabbagliante utilizzando un dispositivo per l'orientamento dei fari *e un dispositivo di controllo elettronico per verificare, se del caso, la funzionalità dinamica*

fissati dai requisiti

Emendamento 94

Proposta di regolamento Allegato II – parte 3 – punto 4.1.3

Testo della Commissione

4.1.3. Accensione

Esame visivo e azionamento

- a) L'accensione non è conforme ai requisiti (numero di fari accesi contemporaneamente)
- b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione

Emendamento

4.1.3. Accensione

Esame visivo e azionamento, *nonché utilizzo, se del caso, di un dispositivo di controllo elettronico*

- a) L'accensione non è conforme ai requisiti (numero di fari accesi contemporaneamente)
- b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione

Emendamento 95

Proposta di regolamento Allegato II – parte 3 – punto 4.1.5

Testo della Commissione

4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)

Esame visivo e azionamento *se possibile*

- a) Dispositivo non funzionante
- b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente

Emendamento

4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se

Esame visivo e azionamento, *nonché*

- a) Dispositivo non funzionante

obbligatori)

utilizzo, se del caso, di un dispositivo di controllo elettronico

b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente

Emendamento 96

Proposta di regolamento Allegato II – parte 3 – punto 4.3.2

Testo della Commissione

4.3.2. Accensione

Esame visivo e azionamento

a) L'accensione non è conforme ai requisiti
b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione

Emendamento

4.3.2. **Luci di arresto – Accensione delle luci dei freni di emergenza**

Esame visivo e azionamento **utilizzando un dispositivo di controllo elettronico per variare il valore di entrata del sensore del pedale del freno e verificare visivamente la funzionalità delle luci dei freni di emergenza**

a) L'accensione non è conforme ai requisiti

b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione

b bis) Luci dei freni di emergenza non funzionanti o non funzionanti in modo corretto

Emendamento 97

Proposta di regolamento Allegato II – parte 3 – punto 4.5.2

Testo della Commissione

4.5.2 Allineamento (X)

Funzionamento e utilizzo di un dispositivo per l'orientamento dei fari

Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso

presenta una linea di demarcazione

Emendamento

4.5.2 Allineamento (X)

Funzionamento e utilizzo di un dispositivo per l'orientamento dei fari

Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale *e verticale* quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 5.2.2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

5.2.2. Ruote

Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore

a) Eventuali rotture o problemi di saldatura

(...)

Emendamento

5.2.2. Ruote

Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore

a) Eventuali rotture o problemi di saldatura

(...)

d bis) Ruota non compatibile con il mozzo della ruota

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 5.2.3 – colonna 2

Testo della Commissione

5.2.3. Pneumatici

Esame visivo di tutto il pneumatico sia ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure

muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione

Emendamento

5.2.3. Pneumatici

Esame visivo di tutto il pneumatico sia ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione

Utilizzare un dispositivo per misurare la pressione degli pneumatici e confrontarla con i valori forniti dal produttore

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 8.2.1.2

Testo della Commissione

8.2.1.2 Gassoso
Emissioni di CF4

Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni. ***In alternativa, per i veicoli muniti di adeguato sistema diagnostico di bordo (on-board diagnostic systems-OBD), il corretto funzionamento del sistema di emissioni può essere controllato attraverso l'appropriata lettura del dispositivo OBD e la verifica del corretto funzionamento del sistema OBD anziché misurare le emissioni con il motore al minimo, in conformità delle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre***

a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore

prescrizioni.

b) oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano:

i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni,

– 4.5%, oppure

– 3.5%

a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti

ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni,

– con il motore al minimo: 0.5%

– con il motore al minimo accelerato: 0.3%

oppure

– con il motore al minimo: 0.3%

– con il motore al minimo accelerato: 0.2%

a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti

c) Lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore

d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative

Emendamento

8.2.1.2 Gassoso
Emissioni di CF4

Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ***La prova***

a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore

all'uscita del tubo di scappamento costituisce sempre il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico, anche se viene effettuata in combinazione con un sistema OBD.

Per i veicoli muniti di un sistema OBD conforme ai requisiti ⁽¹⁾, attraverso la lettura delle informazioni OBD e la verifica (disponibilità) del corretto funzionamento del sistema OBD con il motore al minimo, in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni ⁽¹⁾.

Misurazione dei livelli di NOx mediante un'apparecchiatura idonea/un analizzatore dei gas equipaggiato in modo adeguato, utilizzando i metodi di prova esistenti per il controllo all'uscita del tubo di scappamento

b) oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano:

i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni,

– 4.5%, oppure

– 3.5%

a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti

ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni,

– con il motore al minimo:
0.5%

– con il motore al minimo
accelerato: 0.3%

oppure

– con il motore al minimo:
0.3%

– con il motore al minimo
accelerato: 0.2%

oppure

*– con il motore al
minimo: 0.2% ^(6a)*

*– con il motore al minimo
accelerato: 0.1% ^(6a)*

a seconda della data di
prima immatricolazione o
circolazione di cui ai
requisiti

c) Lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle
specifiche del costruttore

d) Dal dispositivo OBD
risultano disfunzioni
significative *con il motore
al minimo*

*Livello di NOx non
conforme ai requisiti o
superiore ai livelli
specifici forniti dal
produttore*

^(6a) *Omologati secondo i valori limite di cui alla tabella 1 dell'allegato I al regolamento (CE) n. 715/2007 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2007 (Euro 5).*

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Allegato II – parte 3 – punto 8.2.2.2

Testo della Commissione

8.2.2.2 Opacità

I veicoli immatricolati o
messi in circolazione

a) La misurazione
dell'opacità dei gas di

a) Per i veicoli
immatricolati o messi in

prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito

scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.

b) Condizionamento del veicolo:

1. i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;

2. requisiti in materia di condizionamento:

i) il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento

circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti

l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;

b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento,

per motori ad aspirazione naturale: 2.5 m^{-1} ,

per motori a turbocompressione: 3.0 m^{-1} ,

del motore;

ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.

c) Procedura di prova

1) Il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;

2. per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;

3. durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un

oppure, per i veicoli identificati nei requisiti o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti

1.5 m⁻¹⁷.

intervallo di tempo
sufficiente tra
l'azionamento e il rilascio
dell'acceleratore; per i
veicoli delle categorie 1 e
2 dell'allegato I, tale
intervallo deve essere di
almeno 2 secondi;

4. si considera che i
veicoli non abbiano
superato la prova soltanto
se la media aritmetica dei
valori registrati in almeno
gli ultimi tre cicli di
accelerazione libera è
superiore al valore limite.
Ciò può essere calcolato
ignorando i valori che si
discostano fortemente
dalla media registrata ***o i
risultati di un qualsiasi
altro calcolo statistico che
tenga conto della
dispersione delle
misurazioni.*** Gli Stati
membri possono limitare
il numero massimo dei
cicli di prova;

5. per evitare prove inutili,
gli Stati membri possono
considerare che un veicolo
non ha superato la prova
se i valori registrati sono
considerevolmente
superiori ai valori limite
dopo meno di tre cicli di
accelerazione libera o
dopo i cicli di spurgo.
Sempre per evitare prove
inutili, gli Stati membri
possono considerare che
un veicolo ha superato la
prova se i valori registrati
sono considerevolmente
inferiori ai valori limite
dopo meno di tre cicli di
accelerazione libera o
dopo i cicli di spurgo.

Emendamento

8.2.2.2 Opacità

I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito

a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.

La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce sempre il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico, anche se viene effettuata in combinazione con un sistema OBD.

Per i veicoli muniti di un sistema OBD conforme ai requisiti ⁽¹⁾, attraverso la lettura delle informazioni OBD e la verifica (disponibilità) del corretto funzionamento del sistema OBD con il motore al minimo, in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni ⁽¹⁾.

b) Condizionamento del veicolo:

1. i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;

a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti

l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;

b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento,

2. requisiti in materia di condizionamento:

i) il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;

ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.

c) Procedura di prova

1) Il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;

per motori ad aspirazione naturale: 2.5 m^{-1} ,

per motori a turbocompressione: 3.0 m^{-1} ,

oppure, per i veicoli identificati nei requisiti o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti

$1.5 \text{ m}^{-1.7}$

oppure

2. per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;

3. durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie 1 e 2 dell'allegato I, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi;

4. si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata. Gli

Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova;

5. per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo.

Misurazione dei livelli di NOx e dei particolati mediante un'apparecchiatura idonea/un analizzatore dei gas equipaggiato in modo adeguato, utilizzando i metodi di prova esistenti in libera accelerazione.

Livello di NOx o di particolato non conforme ai requisiti o superiore ai livelli specifici forniti dal produttore

^{6bis} *Omologati secondo i valori limite di cui alla tabella 1 dell'allegato I al regolamento (CE) n. 715/2007 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2007 (Euro 5).*

Emendamento 102

Proposta di regolamento Allegato III – punto 1.8 – lettera a

Testo della Commissione

1.8 Liquido dei freni

a) Temperatura di ebollizione del liquido dei freni troppo bassa *o*

tenore d'acqua troppo alto

Emendamento

1.8 Liquido dei freni

a) Temperatura di ebollizione del liquido dei freni troppo bassa

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Allegato III – punto 5.2.2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

		Lieve	Grave	Pericolosa
5.2.2. Ruote	a) Eventuali rotture o problemi di saldatura (...)			x

Emendamento

		Lieve	Grave	Pericolosa
5.2.2. Ruote	a) Eventuali rotture o problemi di saldatura (...)			x
	<i>d bis) Ruota non compatibile con il mozzo della ruota</i>			x

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Allegato III – punto 5.2.3

Testo della Commissione

		Lieve	Grave	Pericolosa
5.2.3. Pneumatici	a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di		x	

velocità del pneumatico non conformi ai requisiti con rischi per la sicurezza stradale			
Insufficiente capacità di carico o indice di velocità per uso effettivo, il pneumatico tocca altre parti fisse del veicolo compromettendo la sicurezza della guida			X
b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		X	
c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)		X	
d) Danni o tagli gravi sul pneumatico		X	
Tortiglia visibile o danneggiata			X
e) Profondità del battistrada non conforme ai requisiti		X	
Inferiore dell'80% della profondità del battistrada prescritta			X
f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti spray)	X		
Pneumatico in attrito con altri componenti (guida sicura non compromessa)		X	
g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti		X	
Strato di protezione della tortiglia danneggiato			X
h) Sistema di controllo della pressione difettoso	X		
chiaramente non funzionante		X	

Emendamento

	Lie ve	Gra ve	Peri col osa
5.2.3. Pneumatici			
a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità del pneumatico non conformi ai requisiti con rischi per la sicurezza stradale		x	
Insufficiente capacità di carico o indice di velocità per uso effettivo, il pneumatico tocca altre parti fisse del veicolo compromettendo la sicurezza della guida			x
b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		x	
c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)		x	
d) Danni o tagli gravi sul pneumatico		x	
Tortiglia visibile o danneggiata			x
e) <i>L'indicatore di usura del battistrada diventa visibile</i>		x	
<i>Profondità del battistrada a norma Profondità dei battistrada non a norma</i>			x
f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti spray)	x		
Pneumatico in attrito con altri componenti (guida sicura non compromessa)		x	
g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti		x	

Strato di protezione della tortiglia danneggiato				x
h) Sistema di controllo della pressione dello pneumatico difettoso o pneumatico chiaramente non gonfiato sufficientemente chiaramente non funzionante	x		x	
i) Pressione di uno pneumatico in fase di utilizzo del veicolo ridotta del 20%, ma non inferiore a 1,5 bar Pressione dello pneumatico inferiore a 1,5 bar		x		x

Emendamento 105

Proposta di regolamento Allegato III – punto 8.2.1.2 – lettera b

Testo della Commissione

		Lie ve	Gra ve	Peri col osa
8.2.1.2 Emissioni gassose	b) oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano: (...) ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, – con il motore al minimo: 0.5% – con il motore al minimo accelerato: 0.3% oppure – con il motore al minimo: 0.3%		x	

– con il motore al minimo
accelerato: 0.2%

a seconda della data di
prima immatricolazione o
di messa in circolazione di
cui ai requisiti

Emendamento

	Lie ve	Gra ve	Peri col osa
8.2.1.2 Emissioni gassose		x	
b) oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano: (...) ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, – con il motore al minimo: 0.5% – con il motore al minimo accelerato: 0.3% oppure – con il motore al minimo: 0.3% – con il motore al minimo accelerato: 0.2% oppure – con il motore al minimo: 0.2%^{6bis} – con il motore al minimo accelerato: 0.1%^{6bis} a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti			

^{6bis} **Omologati secondo i valori limite di cui alla tabella 1 dell'allegato I al regolamento (CE) n. 715/2007 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2007 (Euro 5).**

Emendamento 106

Proposta di regolamento

Allegato III – punto 8.2.2.2 – lettera b

Testo della Commissione

		Lie ve	Gra ve	Peri col osa
8.2.2.2 Opacità				
I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, per motori ad aspirazione naturale: 2.5 m^{-1} , per motori a turbocompressione: 3.0 m^{-1} , oppure, per i veicoli identificati nei requisiti o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti 1.5 m^{-1} .		x	

Emendamento

		Lie ve	Gra ve	Peri col osa
8.2.2.2 Opacità				
I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, per motori ad aspirazione naturale: 2.5 m^{-1} , per motori a turbocompressione: 3.0 m^{-1} , oppure, per i veicoli identificati nei requisiti o		x	

immatricolati o messi in
circolazione per la prima
volta dopo la data indicata
nei requisiti

1.5 m⁻¹.

oppure

0.5 m-1^{6bis}

^{6bis} Omologati secondo i valori limite di cui alla tabella 1 dell'allegato I al regolamento (CE) n. 715/2007 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2007 (Euro 5).

Emendamento 107

Proposta di regolamento
Allegato IV – punto 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*6 bis) Verifica di riparazioni sostanziali
dovute a incidenti*

Emendamento 108

Proposta di regolamento
Allegato V – parte I – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*È possibile utilizzare attrezzature
alternative che implementano
l'innovazione tecnologica in modo
neutrale a condizione che esse
garantiscono un analogo livello elevato di
qualità dei controlli.*

Emendamento 109

Proposta di regolamento
Allegato V – parte 1 – comma 1- punto 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*15 bis) un dispositivo per misurare la
pressione dello pneumatico;*